ANNO XXXIX - N. 9 COPIE 185.000 SETTEMBRE 1933 - ANNO XI

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

Lo studio dell'organismo,

dei suoi organi e delle loro funzioni rivela meraviglie sempre nuove. Un miracolo della natura è l'apparato urinario dell'uomo che provvede da un lato alla depurazione del sangue nei reni e dall'altro alla eliminazione per le vie urinarie delle sostanze non utilizzabili. Appare dunque senz'altro ben chiaro quanto sia importante di salvaguardare da ogni malattia proprio questi organi o, se già una malattia esiste, di eliminarla quanto più presto possibile. A questo scopo si prendano di preferenza le

COMPRESSE DI ELMITOLO

Mediante la loro azione battericida, esse non solo disinfettano a fondo le vie urinarie, ma favoriscono anche la guarigione di una infiammazione già sviluppatasi ed eliminano i dolori che accompagnano le malattie delle vie urinarie. L'EMITOLO è anche un ottimo disinfettante intestinale.

BAYER

Informarsi dal medico.

ELMITOLO

Pubblicità autorizzata Prefettura Milano N. 11250

PRODOTTI "QUALITÀ" MAGNETI MARELLI

PER LA II^a CROCIERA TRANSATLANTICA

FABBRICA ITALIANA MAGNETI MARELLI - MILANO - Casella postale 1032.

ALI NEL CIELO

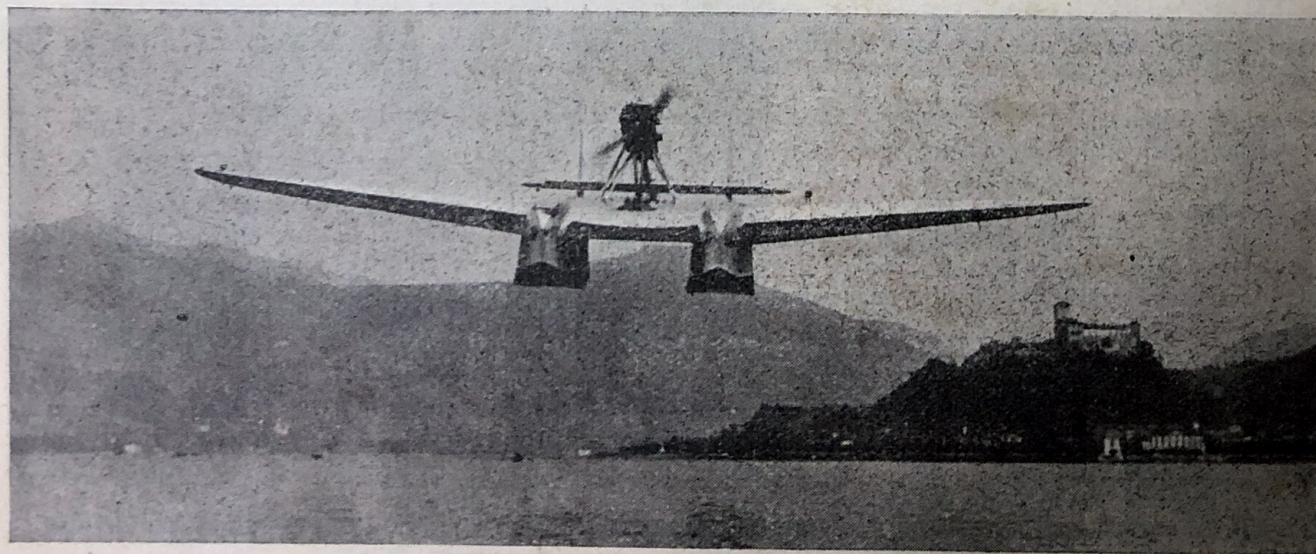
GLORIA!

In questa rubrica "Ali nel Cielo", andiamo da anni con crescente orgoglio registrando i progressi, i trionfi, i fasti della nostra Aviazione. Ma non mai come oggi l'animo nostro fu preso da così profonda esultanza: oggi che la grande impresa è compiuta. e mette ancora una volta l'Italia in cima a una scala di sublimi valori. Mentre scriviamo, la grande squadra, la più grande che mai abbia attraversato l'Oceano, sta compiendo l'ultimo tratto dei suoi meravigliosi voli. L'Italia è tutta protesa nell'ammirazione: da un capo all'altro freme d'impazienza di gridare il suo evviva al Duce, che volle, al Capo che diresse, agli Esecutori che gli furono obbedienti, nella coscienza che al meditato rischio corrispondeva il più grande premio: l'onore, la gloria d'Italia.

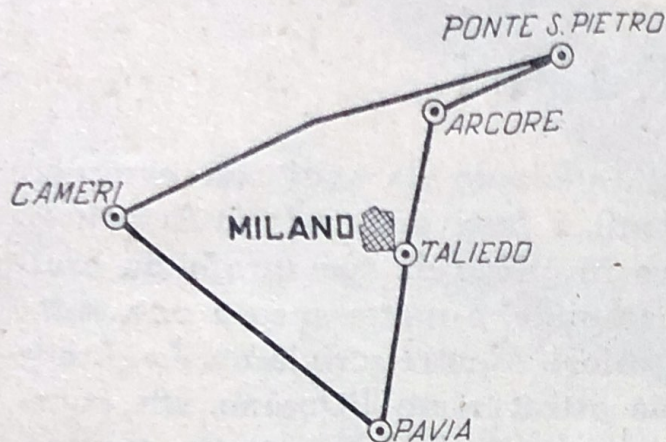
Il nuovo idrovolante italiano « S. 55 P. » (Commerciale).

L'idrovolante italiano Savoia Marchetti tipo « S. 55 P. », il quale — come è noto — presta ottimo servizio su importanti linee aeree, ha di recente subito un nuovo perfezionamento, perchè con la sostituzione del gruppo moto-propulsore con altro più potente, costituito da due motori Fiat A. 24 R. da 700 CV., è venuto ad aumentare di 400 cavalli la sua potenza motrice. Tale perfezionamento ha consentito anche di aumentare il peso massimo totale da 7400 a 7800 chilogrammi, pur rimanendo tale peso entro i limiti di coefficiente di sicurezza stabiliti. Nella differenza di 400 chilogrammi, in parte assorbita dall'aumento del peso del gruppo moto-propulsore, vi è un margine utile a vantaggio del carico commerciale.

Le nuove caratteristiche dell'idrovolante sono:

peso a vuoto	kg.	5300
peso complessivo	»	7800
velocità massima	km-h.	240
velocità di crociera.	»	187

IL NUOVO IDROVOLANTE ITALIANO « S. 55 P. » (COMMERCIALE).

Il « Trofeo Rebosio ».

Fra le diverse gare per gli apparecchi da turismo, una delle più caratteristiche è quella intitolata al « Trofeo Rebosio ». E' una gara su un circuito di 200 chilometri che va da Milano (Taliedo) ad Arcore, a Ponte S. Pietro, a Cameri, Pavia e Taliedo, e nella quale il concorrente deve raggiungere la quota di m. 4000 e permanervi almeno 10 minuti.

IL TRACCIATO DEL PERCORSO PEL « TROFEO REBOSIO ».

Il trofeo viene attribuito a quel pilota che percorra il circuito nel minor tempo e col minor consumo di carburante. In sostanza la gara ha per scopo di dare incremento al volo rapido ed economico al tempo stesso, e ciò perchè nella rapidità ed economia sta l'avvenire dell'aviazione turistica.

Il trofeo nel 1931 fu vinto con un'ora e 58' di volo e con un consumo di 48 chilogrammi di benzina. Nel 1933 la prova è stata ripetuta — con un « Breda 15 S » — con un'ora, 18' e 11'' con un consumo di 28,400 chilogrammi di benzina.

I limiti di peso degli aeroplani e idro leggeri ed i « records » relativi in vigore dal 10 aprile 1933-XI.

In base alle modifiche apportate al Codice Sportivo Internazionale — su proposta del R. Aero Club d'Italia — dalla Conferenza della Federazione Aeronautica Internazionale tenutasi a Scheveninghe, i limiti di peso e di *record* per le varie categorie di velivoli leggeri, sono i seguenti:

Aeroplani leggeri:

1ª Categoria (pluriposti di peso inferiore ai kg. 500).
Distanza in linea retta senza scalo.
Altezza - Velocità su 100 km. - Velocità su 1000 km. - Velocità su 2000 km.

2ª Categoria (monoposti di peso inferiore ai kg. 450).
Distanza in linea retta senza scalo.
Altezza - Velocità su 100 km. - Velocità su 1000 km. - Velocità su 2000 km.

3ª Categoria (pluriposti con peso inferiore ai kg. 280).
Distanza in linea retta senza scalo.
Altezza - Velocità su 100 km. - Velocità su 500 km. - Velocità su 1000 km.

4ª Categoria (monoposti di peso inferiore ai 200 kg.).
Distanza in linea retta senza scalo.
Altezza - Velocità su 100 km. - Velocità su 500 km. - Velocità su 1000 km.

Idrovolanti leggeri:

1ª Categoria (pluriposti di peso inferiore a 680 kg.).
2ª Categoria (monoposti di peso inferiore a 570 kg.).
3ª Categoria (pluriposti di peso inferiore a 350 kg.).
4ª Categoria (monoposti di peso inferiore a 250 kg.).

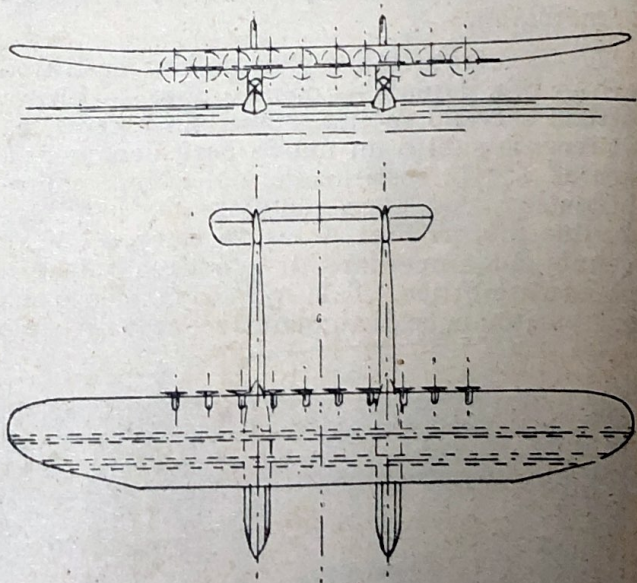
Anfibi leggeri:

Una sola categoria (pluriposti con peso inferiore a kg. 750).

Per le due classi di apparecchi idrovolanti e anfibi leggeri sono usati gli stessi *records* nella categoria aeroplani leggeri.

Il grande idrovolante transoceanico « Rumpler ».

Alla Esposizione « Dela » di Berlino il Dott. Rumpler ha esposto un modello ed i disegni del suo progettato idrovolante transoceanico di grandi dimensioni per il trasporto di passeggeri, del quale molto si è parlato alcuni anni or sono.

Come è noto il costruttore ha preso come base il criterio di decentralizzare tutti i carichi in modo che solo una frazione di essi venga a gravare su ciascuna porzione della superficie portante. Egli ha inoltre mirato a

ridurre al minimo i momenti pericolosi di flessione, i pesi di costruzione dannosi, portando invece ad un massimo il carico utile.

La ripartizione del carico sulla superficie portante fu ottenuta anzitutto distribuendo 10 motori da 1000 HP ciascuno, lungo tutta la superficie portante. Così, qualora uno o più motori cessino di funzionare, la diminuzione della forza ascensionale è relativamente scarsa e l'equilibrio non è disturbato in modo rilevante. All'inizio del volo l'idrovolante possiede un eccesso di energia del 40 %, cosicchè

quattro motori potrebbero cessare di funzionare senza inconvenienti. Prima dell'atterraggio la riserva di energia sale del 60 %, cosicchè ben sei motori potrebbero senza danno interrompere il funzionamento. La sicurezza di volo è dunque assai grande. Sistemando poi i motori nello spessore dell'ala, la resistenza dell'aria viene notevolmente ridotta.

135 passeggeri e 35 uomini di equipaggio ripartiti in tante cabine da 6 posti ciascuna, potrebbero essere trasportati da questo colosso dell'aria.

Esperimenti con un aliante munito di motorino.

Il pilota di aliante Peter Hesselbach e l'Ing. Beyer hanno costruito un velivolo a vela munito di un motore da motocicletta « Douglas » da 15 HP, opportunamente modificato per il vôlo. Con questo nuovo tipo di aliante, denominato « Motor-Zögling », sono stati recentemente eseguiti nella scuola di volo a vela di Rossitten degli esperimenti che hanno dato ottimi risultati.

In un volo di prova di 35 minuti di durata, il velivolo salì a 1000 metri in 16 minuti; la corsa di decollaggio fu di 100 e quella di atterraggio di 20 metri. Il consumo di carburante è di 5 litri all'ora. Le qualità di volo dell'apparecchio sarebbero soddisfacenti.

Comunicazioni aeree in Jugoslavia.

Per l'anno corrente sono in atto le seguenti linee aeree nazionali ed internazionali:

Belgrado - Zagabria - Graz - Vienna. – Esercìta dalla « Austroflug ».

Zagabria - Trieste. – Essa è il prolungamento della linea Praga - Bratislava - Zagabria. L'apparecchio fa scalo anche a Sussak (Grobinicko Polje), ma non vi pernotta poichè gli *hangars* non permettono il ricovero di grandi apparecchi.

Belgrado - Skoplje - Salonicco. – Esercìta dall'« Aeroput ».

Parigi-Belgrado-Bucarest e Belgrado-Budapest-Vienna-Praga. – Esercìte dalla « C.I.D.N.A. ». Già aperte al traffico il 1° marzo con servizio giornaliero, eccetto la domenica.

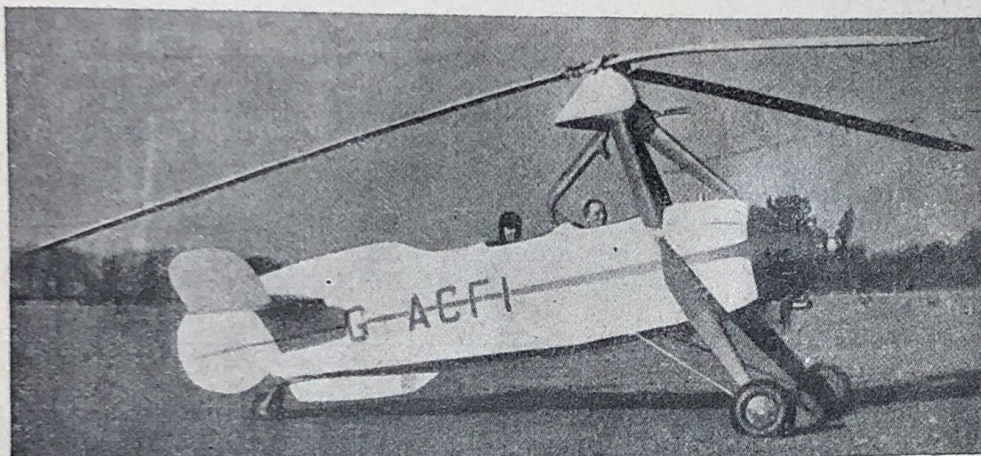
Atene-Salonicco - Belgrado - Budapest - Vienna. – Gestita dalla società tedesca « Lufthansa ».

Nuovi autogiri.

La continua evoluzione dell'autogiro e l'interesse sempre crescente col quale in taluni paesi si seguono i tentativi e le realizzazioni finora compiuti, mostrano come esso sia un mezzo non trascurabile per lo sviluppo che deve avere la praticità e la sicurezza del volo. Modelli più recenti di autogiro sono costituiti

dal «Pitcairn Autogiro Co.» chiamato «P.A.19». Esso è un autogiro a cabina, a quattro posti, con ali a sbalzo e dispositivo per variare l'inclinazione dell'elica di sostentazione. E' dotato di un motore Wright R-975 E-2 da 420 HP. Le sue principali caratteristiche sono:

diametro del rotore	m.	15,44
lunghezza totale (compreso il rotore)	»	10,90
altezza	»	4,20
peso a vuoto	kg.	1210
peso totale	»	1826
velocità massima	km-h.	193
velocità di crociera	»	160
velocità di atterramento	»	0

Altro autogiro degno di menzione è quello costruito dalla ditta Lioré et Olivier (Francia) su progetto dell'Ing. Lepère. Esso è un autogiro a comando diretto, biposto, con motore Pobjov da 75 HP. Tale autogiro denominato «C.L. 10» pesa a vuoto kg. 280, a carico completo 490, ha una velocità massima di 145 km-h., una velocità minima di 30 km-h.

IL NUOVO AUTOGIRO «LA CIERVA C. 30»

Il Ministero dell'Aria inglese ha ordinato un nuovo tipo di autogiro munito di motore Armstrong Siddeley Panter da 500 HP. L'apparecchio avrà cabina chiusa per 5 passeggeri. Si prevedono le seguenti caratteristiche:

velocità massima	km-h.	258
velocità di crociera	»	210
velocità minima	»	32
decollo in 70 metri.		

Ultimo perfezionamento è costituito dall'autogiro «La Cierva C-30», recentemente presentato a Hanworth in alcuni voli dimostrativi dallo stesso Ing. La Cierva. In questo autogiro è abolito il timone di direzione, e la coda porta solamente un impennaggio fisso, costituito di una diriva verticale e di un piano orizzontale, che alle estremità si inclina verso l'alto con un diedro di 45°.

Le prove compiute compresero discese verticali, con atterramento sul posto senza alcun rullaggio. Vennero pure disposte due corde a distanza di circa 65 metri, sostenute da montanti all'altezza di m. 1,80 da terra; e l'apparecchio partendo da fermo in corrispondenza di una di esse, sorvolò l'altra di almeno m. 1,80, cioè riuscì a spiccare il volo ed innalzarsi di m. 3,60 nello spazio di 65 metri.

I «records» di volo senza scalo.

A proposito del recente *raid* compiuto da due aviatori britannici da Londra al Sud Africa e nel quale 5340 miglia sono state coperte in 57 ore e mezzo, può essere interessante ricordare che nel 1908 il volo più lungo (77 miglia e mezzo) fu compiuto da Wilbur Wright; nel 1912, Fourny stupì il mondo rimanendo in volo a bordo di un «Farman» per oltre 633 miglia. Nel 1914 questo *record* fu quasi raddoppiato dal tedesco Landman con 1178 miglia.

Dopo la guerra i voli furono ripresi e nel 1919, Alcock e Brown volarono da S. Giovanni di Terranova sino in Irlanda coprendo 1936 miglia. Dieci anni or sono Kelly e Macready pilotarono un monoplano da New York a San Diego su una distanza di 2516 miglia; la grande impresa seguente fu la trasvolata di Lindberg sino a Parigi, nel 1927.

Poi, con rapida successione, seguirono il volo di Chamberlin da New York in Germania (3911 miglia) e di Ferrarin da Roma al Brasile (4466 miglia, anno 1928). Il volo di Costes da Parigi alla Cina nel 1929, fu seguito da quello degli americani da New York sino alla Turchia. Recentissimo è il *record* degli aviatori Rossi e Codos, che partiti da New York, in 56 ore e mezzo si sono portati a Rajak, nella Siria, percorrendo 9062 km.

Nuovi «records» di volo a vela.

Il pilota di volo a vela Kensche ha eseguito un volo da Staaken a Riesa in Sassonia — distanza in linea di volo km. 135 —. Il pilota, si liberò dall'apparecchio rimorchiatore a 400 metri di altezza. Dopo breve tempo raggiunse una quota di 1000 metri, ove riuscì a sfruttare le correnti termiche che gli permisero di effettuare il volo.

E' la prima volta che si è potuto realizzare nella Germania settentrionale un simile volo termico che era stato finora eseguito una sola volta sulla Wasserkuppe dal pilota Wolf Hirth nel 1931.

Il pilota di aliante Burzlauer ha recentemente stabilito un nuovo *record* mondiale di volo a vela per una distanza di km. 76,6 *con velivolo biposto*. Il Burzlauer, con a bordo l'insegnante Baumann come passeggero, si è fatto rimorchiare ad un'altezza di m. 1500

sopra l'aeroporto di Düsseldorf. Sfruttando le buone correnti ascensionali egli raggiunse in breve (dopo essersi staccato dall'apparecchio rimorchiatore) una quota di m. 3200. A questa altezza il pilota iniziò il suo volo di distanza che lo portò fino nelle vicinanze di Eindhoven in Olanda, ove atterrò felicemente dopo aver percorso km. 76,6.

Il nuovo « record » del giro aereo del mondo.

L'aviatore americano Whiley Post, ha battuto il *record* del giro aereo del mondo di 25.000 chilometri, conquistato dallo stesso Post unitamente all'australiano Gatty.

Infatti Post ha impiegato 7 giorni, 18 ore, 49 minuti, mentre il *record* precedente era di 8 giorni, 15 ore e 51 minuti.

I « records » dell' « Heinkel 70 ».

Il nuovo apparecchio da trasporto veloce «Heinkel 70», di cui già a suo tempo abbiamo dato cenno in questo Notiziario, ha recentemente battuto i seguenti *records* internazionali: velocità su 100 km. con 500 kg. di carico utile: 357,427 km. orari (*record* precedente Stati Uniti 298,510); idem con 1000 kg. di carico: 357,527 (*record* precedente Francia 299,251); velocità su 500 km. con 1000 kg. di carico: 355,333 (*record* precedente Francia 286,227).

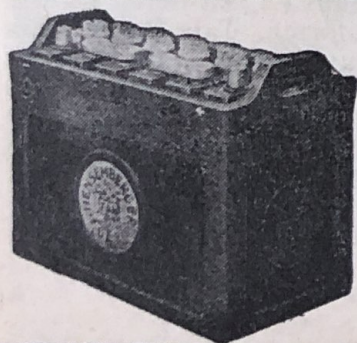
Prolungamento della linea delle Indie.

Il 1° luglio scorso il corriere aereo delle Indie, partito da Londra, ha proseguito il suo viaggio sino a Calcutta, mentre il termine di questa linea era stato a tutto giugno a Karachi.

Il 1° ottobre la linea sarà estesa sino a Rangoon, e sembra che il corriere di Natale arriverà a Singapore, congiungendo così l'Inghilterra all'Australia.

De Bernardi vola senza scalo da Milano a Mosca.

Il 17 luglio u.s. il valoroso comandante Mario De Bernardi — del quale altre volte abbiamo elencato qui le belle vittorie aeree — valendosi di un apparecchio multiposto «Caproni III», munito di motore Asso 750 Isotta Fraschini, e recando a bordo quattro passeggeri (fra i quali il Dott. Guasti, figlio del Vicepresidente del T.C.I.), spiccava il volo dal campo di Bresso (Milano) alle 4,45 e sorvolando Udine, Vienna, Varsavia e Vilna raggiungeva Mosca in una sola tappa di chilometri 2600 circa, alle ore 18,40 del medesimo giorno, coprendo perciò il lungo percorso alla velocità media di km. 232 orari.

Segnaliamo con orgoglio il successo, che è tutto italiano; perchè compiutamente italiani sono gli aviatori, l'apparecchio in ogni sua parte, il motore, le installazioni di bordo e gli strumenti di navigazione.

Nuovo apparecchio per le rotte africane.

Verrà adibito al servizio delle Imperial Airways un velivolo del tipo «Atalanta», che è stato costruito appositamente per il traffico ad alta quota, una delle condizioni necessarie per la rotta africana. Esso ha una velocità di crociera di 118 miglia, circa 190 km.-ora, con un carico di 2000 kg. navigando alla quota di circa m. 3000.

La durata del viaggio da Londra a Città del Capo viene abbreviata da 11 a 9 giorni.

L'«Atalanta» è costruito interamente in acciaio. Esso può trasportare diciassette passeggeri in comode installazioni. Le sue principali caratteristiche sono:

apertura alare	m.	27,45
lunghezza	m.	21,80
altezza	m.	4,57
superficie portante .	mq.	118,9
peso a vuoto	kg.	4776 —
carico utile	kg.	3169 —
velocità massima . .	km.-h.	233,3
velocità di crociera .	km.-h.	185 —

Facilitazioni sulle linee della Lufthansa.

La Lufthansa ha deciso di concedere ai suoi clienti fissi una riduzione del 10 % sui prezzi di volo. La Società cede agli interessati dei «buoni» del valore complessivo di marchi 500 per la somma di marchi 450. Detti buoni hanno valore per tutte le linee aeree gestite dalla Lufthansa (anche linee internazionali gestite da Società straniere in coincidenza con la Lufthansa) e dalla «Deutsche Verkehrsflug A.G.» di Norimberga. I buoni servono non solo alla persona a cui sono intestati ma anche ai suoi famigliari oppure per ditte e loro impiegati. La durata di questi buoni è di un anno dalla data del rilascio. I detentori di detti tagliandi godono inoltre di tutte le altre facilitazioni concesse dalla Lufthansa, come per esempio: riduzione del 30 % per voli di andata e ritorno entro i due mesi; il 25 % per invalidi gravi di guerra, ciechi civili e di guerra, compreso un suo accompagnatore, e il 30 % per i visitatori di fiere.

Faro acustico.

La «General Electric» di Schenectady (U.S.A.) ha eseguito esperienze sull'impiego di fischietti a nota acuta quali mezzi per indicare al pilota la posizione del campo, nell'atterramento con nebbia.

L'apparecchio consiste di 3 fischietti, del periodo di 3000 cicli, montati in megafoni trasmittenti. Una camma comandata da un motore serve a interrompere periodicamente l'emissione del segnale, sia per risparmiare aria compressa, sia per fornire un mezzo di modulazione. L'apparecchio può essere fisso o trasportabile. Nelle esperienze fatte, il suono veniva inteso, senza strumenti ausiliari, all'altezza di 270 metri. Con appositi ascoltatori esso fu ricevuto all'altezza di 700 metri; ed appare la possibilità di intendere il suono fino a quote da 1000 a 2000 metri. Alla quota di 700 metri, il suono cominciò ad essere udito 230 metri prima di raggiungere il limite del campo, e cessò di essere percepito verso il centro del campo, a 300 metri dal limite stesso.

Nell'impiego pratico, si dispongono due di tali fari acustici ai limiti opposti del campo, lungo la direzione di atterramento, in modo che i segnali emessi abbiano una modulazione complementare, ossia che gli intervalli di silenzio dell'uno corrispondano a quelli di suono dell'altro. Il pilota, guidato nella direzione di atterramento a mezzo del radiofaro, attraversa successivamente il campo a quote decrescenti, ad esempio a 300 m. ed a 150 m.; e riceve successivamente il segnale del primo faro, quello continuo della zona intermedia, risultante dalla sovrapposizione di entrambi, e quello del secondo faro, in modo da formarsi un'idea abbastanza precisa della posizione del campo e da poter scendere una terza volta a 75 metri e compiere l'atterraggio anche senza avere visibilità del terreno.

Nuova linea aerea Detroit-Los Angeles.

La «Transcontinental and Western Air Co.» ha inaugurato una nuova linea aerea diretta fra Detroit e la California. Tale linea passa per Toledo e Fort Wayne. La città di Detroit è collegata alla costa del Pacifico in meno di 21 ore. Sul tratto Detroit-Indianapolis sarà usato un apparecchio «Fleetster» per sette passeggeri, avente la velocità di crociera di km.-h. 240. Le città di Binghamton (N. Y.), Itacha (N. Y.) e Williamsport (Pa.) sono ora riunite a mezzo di servizi aerei locali alla linea aerea principale che collega New York con Buffalo.

Miglioramenti nel traffico aereo Germania-Paesi Scandinavi.

Il Ministero dell'Aeronautica del Reich ha disposto per un ulteriore miglioramento del servizio aereo (sovvenzionato dal Reich) con la Scandinavia. Il traffico aereo con idrovolanti viene effettuato, per la prima volta quest'anno, durante 5 mesi (dal 1° maggio al 1° ottobre) da Travemünde ad Oslo via Copenaghen e Gotenburgo. La linea Berlino-Amburgo-Lubecca-Travemünde-Copenaghen-Malmö viene invece gestita durante tutto l'anno.

Nuove linee aeree notturne in Germania.

Nel mese di agosto sono stati assicurati servizi notturni sulle linee Londra-Colonia-Monaco e Berlino-Monaco. Queste rotte sono servite da potenti fari, piazzati ad una distanza di 30 chilometri tra di loro.

Sulla linea Berlino-Monaco, che acquista sempre maggiore importanza di traffico, è stato messo in servizio giornaliero l'apparecchio quadrimotore «G. 38» capace di trasportare 41 passeggeri.

Un progettato servizio aereo Bergen-Tromsö.

In seguito a ripetute insistenze di ambienti commerciali norvegesi, si sta progettando l'istituzione di una regolare comunicazione aerea fra Bergen e Tromsö, i due più importanti centri commerciali della Norvegia. Le comunicazioni terrestri attualmente esistenti fra le due città richiedono quattro giorni di viaggio; una comunicazione aerea permetterebbe invece di effettuare il viaggio in 25 ore con pernottamento a Trondheim.

Traffico postale aereo inglese nel 1932.

Il peso totale di lettere spedite per via aerea dall'Inghilterra durante il 1932 è stato di 64 tonnellate, con un aumento del 20% sulla cifra del 1931.

La posta natalizia spedita in India per via aerea durante il mese di dicembre ha raggiunto il peso di tre tonnellate; la posta partita nella sola giornata del 10 dicembre pesava più di una tonnellata, e questo è stato il carico postale più pesante che sia mai stato trasportato in un solo volo dall'Inghilterra.

Si riportano i dati del traffico postale aereo di lettere per il 1932, confrontati con quelli del 1931:

		1931	1932
Servizio aereo coll'India........	Kg.	23.732,5	27.180 –
Servizio aereo coll'Africa.......	»	2.491,5	7.202,7
Altri servizi aerei dell'Impero..	»	7.202,7	6.477,9
Servizi extra europei	»	3.239,55	4.575,3
Servizi per il continente.......	»	16.353,3	19.343,1

Il traffico dei pacchi postali per via aerea, nel 1932 subì l'influenza della crisi e si ridusse a 57 tonnellate in confronto a 62 tonnellate spedite nel 1931, ma nonostante ciò il peso totale di tutti gli effetti postali spediti per via aerea dalla Gran Bretagna salì dalle 115 tonnellate del 1931 alle 121 tonnellate nel 1932.

L'aviazione commerciale in Giappone.

Secondo statistiche ufficiali il numero degli apparecchi muniti di licenza e registrati in Giappone nel novembre 1932, era di 129 aeroplani e 20 idrovolanti.

Circa 40 di essi erano di proprietà della Compagnia Giapponese dei Trasporti Aerei la quale gestisce un regolare servizio aereo fra Tokyo e Dairen. Sulla rotta Tokyo-Dairen, ad eccezione della domenica, esiste un servizio aereo bigiornaliero in ambo i sensi, tra Tokyo e Osaka e fra Osaka e Fukuoka. Tra Fukuoka e Dairen c'è una sola partenza giornaliera in ambo le direzioni con fermate intermedie negli aeroporti coreani di Urusan, Seoul, Heijo e Shingishu dove è stato aperto al pubblico un nuovo aerodromo al principio del 1932.

I tempi impiegati sono approssimativamente i seguenti: Tokyo-Osaka: 2 ore e mezza; Osaka-Fukuoka: 3 ore; Fukuoka-Urusan: 2 ore; Urusan-Seoul: 2 ore; Seoul-Heijo: 1 ora; Heiji-Shingishu: 1 ora; Shingishu-Dairen: mezz'ora.

La Compagnia giapponese intraprese i primi voli sperimentali nel 1931 con l'obbiettivo di aprire un regolare aeroservizio postale fra il Giappone e l'Isola di Formosa.

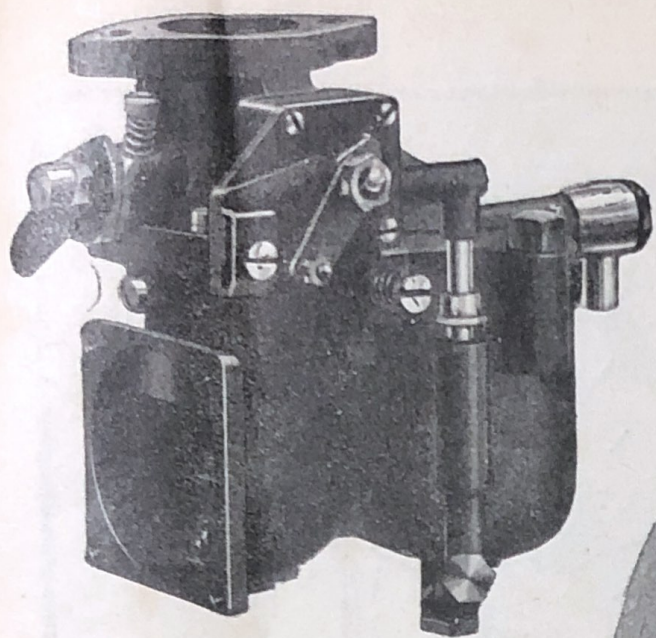
Verso la fine del 1931 la Compagnia aerea giapponese estese il campo della sua attività in Manciuria, dove furono attivate nuove aerolinee, principalmente pel servizio delle armate e per la comodità dei primi nuclei di esperti commerciali.

La Compagnia riceve e riceverà sussidi dal Governo nella seguente misura, a cominciare dalle annualità 1929-1930:

Anno	Migliaia di yen	Anno	Migliaia di yen
1929-30	2750	1934-35	1660
1930-31	3580	1935-36	1360
1931-32	3230	1936-37	1010
1932-33	2900	1937-38	770
1933-34	2010	1938-39	120

Altri aeroservizi regolari di iniziativa privata sono: l'Istituto di Aerotrasporti giapponese, che gestisce un servizio giornaliero per passeggeri e posta fra Osaka e Matsuyama, la Compagnia «Tokyo» di trasporti aerei che collega Tokyo-Ito-Shimoda e Shimizu mediante un servizio trisettimanale di andata e ritorno, e infine l'Istituto Aeronautico Ando che opera un servizio estivo settimanale fra Toyoashi-Gomagori-Futami e Shinmaiko.

Il periodico «Tokyo Asahi», che al pari dei suoi rivali «Osaka Mainichi» e «Tokyo Nichi Nichi», mantiene una flotta di aeroplani pel rapido trasporto del materiale, gestisce un regolare servizio estivo trisettimanale tra Tokyo e Niigata, per il trasporto della posta, della carta e dei giornali.

Nel novembre 1932 fu inaugurato il nuovo servizio giornaliero Mukden-Shingishu, della nuova Compagnia aerea mancese, col primo dei cinque «Fokker» Superuniversal da 6 passeggeri, ordinati presso gli stabilimenti aeronautici Nakajma di Tokyo.

Il nuovo
Carburatore
Tipo F.
a starter
automatico
Sempre massima semplicità unita a massimo rendimento.
Avviamenti immediati a qualunque temperatura.
CONSERVAZIONE DEI CILINDRI
Riduzione del consumo poichè grazie al dispositivo «starter» la regolazione di marcia normale può essere tenuta magra.
Solex

KODAK
KODAK

Anno XXXIX — Sommario del Fascicolo di Settembre — N. 9

Abbonamento per il 1933: L. 18,50 (Estero L. 36,50).
Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).
Per i versamenti nel Regno: Conto corrente postale 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XXXIX N. 9 Settembre 1933 - (A. XI)

NEL DODECANESO

CALINO

A Calino, terza isola fra le Sporadi meridionali (109 kmq.) e seconda per abitanti (ne ha più di 25.000) bisognerebbe giungere, com'è capitato a me che viaggiai durante la notte, senza anticipazioni di impressioni. L'ideale, certo, sarebbe ammarare nella sua baia di zaffiro, in una di quelle albe miracolose che il buon Apollo riserba per i suoi figli prediletti.

Ma l'ideale non è da miseri mortali. Ammari a Rodi, se non sei misero, dopo poche ore di volo da Brindisi: troppe poche davvero per preparare lo spirito a uno sbalzo quasi insostenibile di luci, di toni, di visioni. Per andar da Rodi alle isole minori, occorre servirsi del « postale » il cui viaggio ogni sette giorni è, del resto, ordinatissimo e regolarissimo.

E allora, dicevo, bisognerebbe giungere a Calino senza avere sbriciolato lungo la strada, come Puccettino, quell'impressione del Levante che in quest'isola culmina in una compattezza senza incrinature. Per dire la verità soltanto Simi, bianca e scaglionata sulle sue pendici pietrose, avrebbe potuto offrirmi l'antipasto che sciupa l'appetito. Rodi, col bel Foro italico, i giardini, i minareti, i ventagli delle palme, il forte cavalleresco, è la proteiforme regina dove ogni visione sta a sè, e per sè; e Nisiro, tutta verde come un prezioso smeraldo, e poi Coo, carezzevole e dolce col proscenio dei suoi pioppi, gli edifici nuovi, le vecchie mura, la fuga mondana delle capanne sulla punta della sabbia, ognuna ha i suoi aspetti vari che carezzano la sensibilità del turista.

Calino no: Calino non ha nè sfumature, nè trapassi. È una sola. Se ti senti il coraggio di startene chiuso in cabina e di salire sul ponte quando la sirena lancia il suo grido lacerante, te la vedi a un tratto davanti, chiusa e conclusa, salda, ermetica, roccia e paese, grigio e bianco (un po' d'azzurro come se un po' di mare fosse salito fra le case).

Anfiteatro senz'ombra, immerso nel sole, simile alla gradinata marmorea d'un *odeion* davanti alla sinfonia del mare.

Dopo quest'impressione sommaria, mentre il piroscafo compie le sue manovre d'ancoraggio, tu puoi aggiungere molte note al qua-

dro d'insieme. Nessun minareto, è vero, nessun massiccio intatto di castello, ma cupole di chiese ortodosse, celle campanarie e poi, lungo tutta la banchina, un assieparsi di costruzioni movimentate, a vari piani, adorne di ballatoi di legno, di scale esterne e di mostre appariscenti.

Il Palazzo del Governo, a sinistra della baia, lambisce quasi le acque. Ancora un accento di quella bella armonia che a Rodi colpisce subito come un preludio vigoroso e nelle altre isole ripete i medesimi ritmi sopra un tono minore. Architettura creata dal genio di Mario Lago per unire — anello ideale — l'orma della forza antica (Venezia e i Cavalieri) col segno della nostra rinascita.

Saluti il tricolore sventolante sulla torre, poi gli occhi sono attratti dalla selva degli alberi lungo la banchina. Una folla di velieri, barche e barconi, caicchi, tartane, motoscafi, trabaccoli, corona l'orlo del golfo ed è quello che segna il pulsare della intensa vita marinara. A destra un cantiere modesto leva lo scheletro grezzo di qualche veliero in costruzione. Senti d'essere in cospetto d'un popolo che poco deve alla terra e che soltanto dal mare attende il pane e la vita.

Dopo sbarcato, quel senso di compattezza ti rimane intorno; diffusa per tutto, aleggia nell'aria come una musica senza variazioni. Donne col volto mezzo nascosto dalla caratteristica pezzuola dipinta, asinelli carichi di ceste e di anfore, figure di *papas* solenni, bimbi di bronzo dentro le camicie succinte; in ogni angolo quell'affaccendarsi d'uomini di mare, di venditori, di gente che scarica merce all'ingrosso, di gente che spaccia roba al minuto. Non è difficile tu debba scansarti per lasciar passare una fila di caprette anatoliche, sempre stordite dal viaggio, o un branco di vitelli saltellanti e disorientati.

Per ora lungo la baia si svolge il mercato cittadino. Le baracche allineate ostentano tutte le delizie gastronomiche del luogo: di faccia alle baracche, magazzini e negozi accostano fraternamente le loro offerte: dai sacchi di chiocciole, alle lozioni per capelli. E poi caffè, caffè, caffè. Quei caffè levantini, ombreggiati di tende, dove la popolazione ozia, combina affari, conclude commerci.

Rapito, incuriosito tu percorri tutta la baia: incontri l'Ufficio Portuale, la Dogana, ti spingi fino alla diga dove il movimento dirada e il palazzo del Municipio, arioso e senza pretese, domina il vasto mare. Se qualcuno t'ha parlato dei pescatori di spugne e delle loro abitudini, levi anche gli occhi un po' commosso, perchè la cupola di Santo Nicola ti ricorda tutti i racconti uditi.

I pescatori di spugne.... Dove sono? In viaggio. E le spugne? Nemmen l'odore.

Torni indietro sorpassi la vasta piazza, ti lanci nel dedalo delle strade opposte, dove il commercio si infittisce. Le piccole industrie indigene t'innamorano di sè senza che tu te ne avveda: ficchi il naso in tutti i vani, tenti tutte le scritte, rubi tutti i profumi e tutte le voci. Ma sfociando un'altra volta dal fitto sulla piazza, il Palazzo del Governo, a un tratto, ti chiama col suo volto sereno, come l'invito d'una fisonomia amica.

Dietro il bell' edificio italiano si sta oggi costruendo una lunga banchina che deve riassettare tutto il margine sud-est di Pothea (gli indigeni chiamano così la loro città). Si abbatteranno alcuni vecchi fabbricati, si trasporterà da

CALINO - CHIESA DI SAN NICOLA E PALAZZO DEL MUNICIPIO.

CALINO - LUNGO LA RADA DI POTHEA.

questa parte anche il mercato nuovo. Un riordinamento che Calino deve alla generosa sollecitudine del Governatore Lago e alla fervida attività del suo Delegato, colonn. Marchese Giuseppe De Bisogno.

***

Il solco della storia non s'è inciso a Calino col vomere profondo che ha tagliato le altre isole. Eppure le vicende d'una sono, con poco diversivo, le vicende di tutte: il medesimo fato, come il medesimo cielo le ha avvolte. Fino dal ritmo primordiale del loro nascere gli elementi soffrirono lo stesso travaglio e il loro cuore di pietra trovò pace nel medesimo assetto di propaggini emerse.

Ma il segno dell'uomo qui è soltanto una traccia visibile, un suggerimento discreto: conduce per mano l'archeologo, lascia sognare il poeta. Il poeta non ha bisogno di moli intatte, nè di misure precise. Le sue certezze sono eterne e senza confini: egli sente passare nella canzone di questo mare Egeo le ondate del mito e della storia. Ecco le grotte di pietra vulcanica di dove vigilavano gli occhi dell'uomo neolitico, ecco i cieli cantati da Omero, le luci che illuminarono il Santo dell'Apocalisse, le strade maestre dei romani, le acque solcate dai Cavalieri....

Il vaso preistorico, il capitello ionico non servono che a confortare il prodigio del poeta.

Orci, ciotole, utensili di ossidiana furono veramente rinvenuti dal dott. Giulio Iacopi, Direttore del Museo Archeologico a Rodi, (1920-22), dentro le grotte di S. Barbara, di Chiromandres e di Descaliò. Nella località detta Emboriò appaiono tuttora visibili avanzi e mura di Ciclopi. L'isola fu colonizzata dai Dori ed ebbe certo fin d'allora una prosperità notevole se Omero narra che « Calidnas », insieme con le sorelle Nisiro, Scarpanto, Caso e Coo, condusse trenta navi contro Troia, guidate dai re Fidippo e Antifandro.

Sono state rinvenute anche tombe dei tempi post-omerici, mosaici di rappresentazioni mitologiche, e nel 1865 l'archeologo inglese Newton riportò alla luce, nelle vicinanze di Cora, dei bellissimi bassorilievi e delle tavole che furono inviate a Londra. Dopo qualche anno l'isolano Sconis, scavando il proprio campo, sempre intorno a Cora, rinvenne una corona d'oro pregevolissima e collane, orecchini, anelli, monete. Questi gioielli, seque-

strati dall'autorità turca e offerti in seguito dal Sultano Hamid alla regina d'Inghilterra, si conservano ancora nel museo Britannico, conosciuti col nome di « tesoro di Calino ».

Gli avanzi del tempio di Calidnio Apollone appartengono all'età classico-ellenica, ed in tutta la valle di Anfipetre, dove sorgeva una volta Argos, l'antica capitale dell'isola, vengono alla luce marmi, iscrizioni, monete.

Quando Roma sottomise la Grecia, il Dodecaneso — compresa Calino — divenne una provincia romana.

Verso il X sec. l'isoletta fu devastata dai turchi: i pochi abitanti superstiti si rifugiarono nel « Castello » sopra a Coriò, un'alta rupe a perpendicolo, su cui sussistono ancora numerosi avanzi di muraglie, di case, di cisterne, di cappelle, con segni di varie età.

I Veneziani ne fecero una loro stazione navale nel XIII sec. e nel 1310 divenne possesso dei Cavalieri. Insieme con questi (1340) si difese contro i Turchi, finchè nel 1523, dopo la espugnazione di Rodi da parte di Solimano il Grande, fece a lui atto di sottomissione, ricevendone in compenso alcune concessioni di ordine economico che si mantennero per circa tre secoli. Nel 1821, Calino prese parte alla rivoluzione greca contro i turchi e intorno alle sue coste si combattè la battaglia del 1825 fra le navi greche e le due flotte, l'una turca, l'altra egiziana.

La definizione dei confini greci meridionali rendeva il Dodecaneso al Sultano. E da allora cominciò lo sviluppo e il progresso di Calino. La popolazione aumentava, la pesca delle spugne dava agli abitanti lavoro e benessere.

Dopo il 1850, cessato il pericolo della pirateria lungo le coste, la vecchia Coriò fu a poco a poco abbandonata e la nuova capitale Pothea sorse e si estese intorno alla rada.

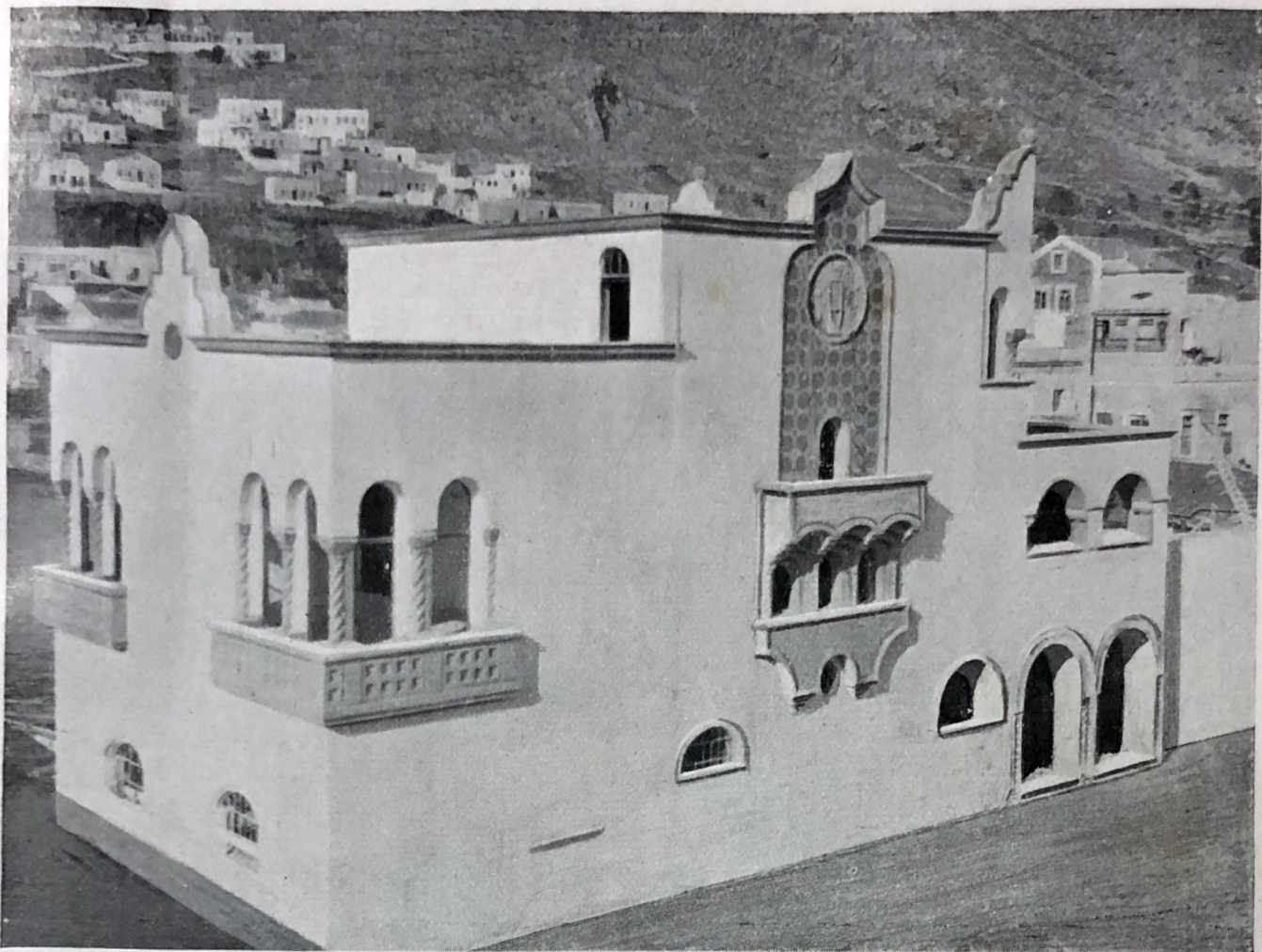
Il 12 maggio 1912 sbarcarono a Calino i marinai italiani. Come ognuno sa le isole Egee, occupate dall'Italia, vennero trattenute come pegno per obbligare la Turchia ad adempiere alcuni obblighi della pace di Ouchy. Soltanto col trattato di Losanna, nel 1924, veniva definita la sorte del Dodecaneso.

***

Più interessante dei ricordi storici appare la natura dell'isola, protagonista senza fronzoli. A chi arriva col piroscafo non è facile farsi subito un'idea molto chiara della sua struttura abbastanza complicata. La forma richiama quasi l'immagine di un trapezio, che si allunga a nord-ovest nella penisola di Actì, protesa verso la sorella Lero, da cui la separa il breve canale Diapori, seminato d'isolotti. I suoi 109 kmq. formano un alto massiccio elevato, culminante al centro col monte del Profeta Elia (750 m.) sulla cui vetta nuda biancheggia, faro spirituale, l'omonimo convento.

Con un po' di buona volontà arriviamo a raccapezzare in questo pilastro un' orografia più precisa. Sono tre catene quasi parallele, distese da nord-ovest a sud-est e solcate da due valli principali: la valle di Vathì, più settentrionale, e quella di Pothea che si prolunga nella conca di Brostà.

CALINO - LA SCUOLA DEL TAPPETO.

Soltanto queste due valli vincono la sterile pietra con fasce di vivo verde, nutrite dal tufo vulcanico del sottosuolo e da una certa frescura d' acque sorgive. La valle di Vathì soprattutto apre

CALINO - IL PALAZZO DEL GOVERNO.

il suo idillio fiabesco dopo il piccolo seno incuneato fra pareti verticali, come un fiordo norvegese.

È il digradare cangiante d'un peplo che ha bordi di pallidi olivi, e poi ricami di siepi, d'aiole, di basse vigne, fino al tripudio degli aranceti.

L' arancio e il mandarino rappresentano il prodotto di maggiore importanza: se ne esportano circa 3500 quintali all'anno. La pianta che prospera benissimo in questi terreni, è oggetto di cure assidue, fra le quali scrupolosa e abbondante l'innaffiatura settimanale durante il periodo della siccità.

Il miele è un altro prodotto che fa concorrenza ai mandarini e agli aranci. Fulvo, profumatissimo, come se contenesse in sè tutti i balsami distillati della flora isolana, ha fama di superare in bontà il celebrato miele dell'Ittaro.

Gli indigeni fabbricano per le loro api certi tubi di terracotta che sovrappongono a strati formando degli apiari villici sempre meglio dei più antichi allevamenti in rustici tronchi d'albero e in grotte naturali. L'apiario villico non è tuttavia l'ideale, e il Governo delle isole compie ogni suo sforzo per diffondere a Calino, come altrove, le arnie razionali e tutte le pratiche apistiche più progredite.

L'isola coltiva anche orzo ed ortaggi, ma il raccolto non è sufficiente alla popolazione. Mandorle, uva, frutta, servono più che altro ad uso di famiglia. I fichi invece abbondano. Essi chiedono poco e producono assai. Decrepiti, incolti come gli olivi, con scarse chiome sui tragici tronchi, traboccano dai murelli, pendono sui declivi, dominano solitudini di roccia, s'inchinano lungo i sentieri. Nell'estate l'aria è piena del loro odore lattiginoso e della loro dolcezza: la popolazione se ne nutrisce come in alcune parti dell'Italia inferiore.

***

Se ripenso alla lunga strada che da Pothea sale lene verso Coriò, questo profumo lattiginoso mi colma la memoria. Respirarlo non è

CALINO - VENDITRICE D'ANFORE.

solo carezza di sensi, ma magia snervante diffusa nella luce, magia voluttuosa che raggiunge lo spirito traverso la materia. Dal nettare impalpabile sembra si sprigioni il fàscino un po' doloroso di quest'isola ardente, tutta balzi di roccie contro la felicità dei cieli.

Eccomi pigiata in una di quelle automobili a posti che dalla stazione cittadina fanno servizio Pothea, Coriò, Brostà e viceversa. Mi accompagna il dottore Nicola Patellis, l'ospite caliniota premuroso, che da molti giorni è a mia completa disposizione per mostrarmi tutto quanto mi può interessare.

La strada si snoda da prima traverso costruzioni movimentate ed eleganti: poi la salita s'inizia, le case diradano, la valle appare denudata e il fico comincia a dominare. Passano a destra gli edifici del ginnasio e dell'ospedale; sopra un'altura, a sinistra, vecchi molini a vento, come trastulli abbandonati di giganti, levano in aria il profilo immobile delle fragili ale.

I molini fanno compagnia al Pera Castro (Castello dei Cavalieri): pochi muri smantellati. L'automobile sobbalza sul pietrisco, la lingua musicale dei miei compagni culla il piacere attento delle pupille.

Eccoci a Coriò, adagiato sulla schiena del colle. Conserva la fisonomia d'un tempo. Le solite piccole case agglomerate, senza preoccupazioni simmetriche. Ai capricciosi accostamenti obbedisce il dèdalo delle vie, il disegno dei cortili e dei murelli di confine. Sorprese d'incroci, di sfoci, di piccoli angiporti; e tutto condito di questo bianco inverosimile come se piede umano mai l'avesse calcato. Saluto la compagnia e discendiamo dalla carrozza. Mi par d'aggirarmi in un labirinto puerile dopo una dolce nevicata. Per gli usci aperti intravedo, in molte case, l'unica stanza divisa dal « sufà », il piano rialzato che serve come letto alla famiglia dell'agricoltore e del pescatore. Sopra a Coriò il « Castello » si leva burbero, quasi inaccessibile. Ma le cappelle bisantine sbocciano come corolle dal sasso.

Dopo l'abitato la strada continua a sno-

CALINO - PORTATRICE DI TIMO.

PERA-CASTRO - AVANZI DEL CASTELLO DEI CAVALIERI.

darsi dolcemente, discende con un respiro largo, domina un dilagare più verde di valli e di pianori. Protetta dai giganti rocciosi la conca si adagia con la sua coltre di vegetazione, rotta da ville sparse, ilari e quiete: nidi di uccelli marini cui piace godere l'ombra della siepe e del cespuglio. Difatti questo è l'angolo dove i calinioti vengono a trascorrere i mesi d'estate. Chi non possiede la casa si contenta di meno, perchè il nomadismo di stagione è fenomeno generale. Prende in affitto una pianta di fico e con quattro pali, un po' di tela, la capanna è fatta. L'anfora, il tegame, due mattoni per il fornello, qualche vecchio tappeto. Non occorre altro. Ma porta con sè la capra, la gallina domestica e qualche volta recinge il breve effimero dominio con una coroncina di sassi imbiancati. Siamo nel regno della fiaba. Nel regno della Bibbia, se meglio osservi.

Ecco, il sole è calato. Una donna, al limite della capanna, trae dalla rocca il filo dello stame; un'altra ti viene incontro sulla strada bianca. Alta, dritta, reca l'anfora primordiale e l'ultima luce le mette intorno una raggera d'oro stinto. Passa un vegliardo a sedere sul suo asino, che incita col movimento delle gambe; passano fanciulli curvi sotto fasci di timo. Il timo bruciacchiato fra i mattoni, per la preparazione della cena, mesce il suo profumo al profumo dell'incenso. È l'ora della benedizione serale. Un gregge contro luce, un pastore in alti calzari di pel di capra.

Non è questo per avventura il paese di Giuseppe, di Ruth e della Samaritana?

A pochi chilometri dalla strada raggiungiamo il pozzo del Paradiso, dove il colore dell'isola s'addensa intorno al dono parco delle sue vene segrete. Donne e ragazzi vi si affollano anche nelle ore buie e v'intrecciano un girotondo senza pause, scandito da frammenti di voci, come dal palpito d'un notturno.

Le anfore grezze si fabbricano a poca distanza. C'è una stirpe di vasai che si tramanda di padre in figlio quest'arte millenaria, senza sciuparla con desiderî innovatori.

Il tempio di Calidnio Apollone è dall'altra parte della strada. Due colonne ioniche, l'architrave, un'epigrafe leggibilissima. Addossata allo schietto volto, una cappella ortodossa l'ha cambiato nel Cristo di Gerusalemme. Discendiamo ancora: il sussurro del mare che mi arriva ormai come un fiato, mi riporta tutta in braccio all'infinito. La costa s'apre con svasature profonde, intorno a piccole spiagge insospettate, su cui vegliano, protese nell'acqua, rupi di micascisti grigi e verdi.

Ma la roccia è in questo momento di viva carne, perchè il sangue del tramonto l'ha intrisa senza svanire.

Cantoni, Linaria, Brostà, Mirties.... villaggi. Luoghi di bagnatura. Non posso vedere Emboriò, a nord, nascosto dietro lo scoglio di Calavros.

Dirimpetto a me Telendo è una gran massa ferrea sul cielo crepuscolare. Ai piedi dell'isola turrita biancheggiano incerte le case dei pastori.

Fra la punta estrema d'Emboriò e la punta di Telendo, una cintura liquida tutta sbalzi d'ametista. Sui promontori a picco due castelli.

Siamo giunti al caffeino estivo di Brostà. Incantevoli questi caffè solitari sui margini delle irte scogliere, tessuti con rami d'oleandro selvatico, difesi da grandi tettoie.

Un polpo crocifisso sulla porta ti promette il « mezzè » saporoso che ti farà bere senza misericordia. Ma se non ami il piccante, nè il denso caffè, nè la mastica che esilara, c'è per te il « triantafillo » (essenza di rose) profumatissimo, o la « sumada » (mandorlata) lattiginosa. E l'uomo è pieno di garbo.

L'ombra invade le cose: l'uomo appende sotto la tettoia la sua fumida lampada. Marinai e pastori consumano qui la loro cena a base di pesce, cianciando e bevendo. Torneranno a Telendo a notte alta: staccheranno la barca ormeggiata fra gli scogli con quei loro gridi concitati e canori: « *cato! pano! mola!* » che se li odi una volta non li dimentichi più. Perchè sopra a quelle voci umane il tremito delle Pleiadi s'accompagna al ritmo del tuo cuore, se una blanda luna non vesta tutta l'isola di sogno.

***

Visitare la « scuola del tappeto » è tutt'altro spettacolo, ma sempre pieno d'interesse specialmente per noi che di queste sontuose manifatture abbiamo tanto sentito parlare senza saper nulla di preciso. E poi bisogna essere schietti: per chi è abituato a veder la macchina che fa tutto, dà un senso di fresca gioia tornare a contemplare la mano dell'uomo, meglio della donna, pronta e sapiente. A questa gioia si mesce un legittimo orgoglio perchè la « Scuola del tappeto » a Calino è creazione italiana. La fondò con geniale ini-

CORIÒ.

ziativa il colonn. Marchese De Bisogno nel 1928. Sono già cinque anni che la scuola lavora e le alunne, ben dirette da due abilissime maestre armene, raggiungono ormai il numero di cento. Nel laboratorio vengono preparati tappeti a punto annodato, di qualità Sparta e coi più caratteristici disegni orientali di Bucara, del Caucaso, Tebriz, Serebent, Horassan, Chirvan, Ferrakan ed altri, compreso il tipo prettamente anatolico Chilim.

Il tappeto di Calino ha già la sua bella fama mondiale con la « Medaglia d'Oro » della IV Fiera di Tripoli, il « Grand Prix » dell'Esposizione Internazionale di Anversa e Liegi nel '30, il « Diploma di Gran Premio » dell'Esposizione Coloniale a Parigi ed ancora la « Medaglia d'Oro » alla Fiera di Tripoli del 1932.

Bisogna vederle queste bimbe al lavoro, con le loro belle trecce d'ebano e sulle teste adolescenti, come trofei di gioia, le file dei gomitoli! Nessun mistero: i telai semplici con la ragnatela ariosa dell'ordito. Su quella ragnatela le mani leggere fioriscono i loro rapidi punti. Un paio di forbici per tagliare la lana, una specie di pettine per pettinare il velluto dei fili. Il resto è bravura.

Così mi spiega la cara Donna Isabella. La scuola è creazione anche sua: le ragazze sono sue protette e le vogliono bene.

Donna Isabella mi guida a visitare anche l'industria del fazzoletto da capo: « lo zemberi ». Nelle grandi sagre, quando le fanciulle si raccolgono davanti alle loro chiese e ballano la « susta » tradizionale, le bianche pezzuole prendono una vivacità palpitante di farfalle.

Belle queste feste tenacemente fedeli al costume.

Non le ho vedute tutte e me ne dispiace. Le popolazioni meglio s'intendono nei loro momenti più commossi e pittoreschi. Del resto il carattere caliniota è senza sforzo accessibile: un'alterezza un po' schiva, un'intelligenza pronta, un amore caldo al lavoro e allo studio. L'isola è sviluppata culturalmente. Molti professionisti, un ginnasio, molte scuole comunali e private. C'è anche una industria locale di sigarette, che ha qualche cosa di simpaticamente casalingo. E c'è un modesto

stabilimento termale a destra di Pothea; nel 1899, fu scoperta la sorgente di quest'acqua che ha una temperatura di 35-40°, ricca di cloro, di calce e zolfo ed efficace per la cura delle nevralgie, delle malattie del rene e del fegato.

Una strada vi conduce lungo monte, ma vi si giunge anche dal golfo per mezzo d'un servizio di motoscafo. Mi auguro che lo stabilimento s'ingrandisca. Ho fiducia nelle sue acque... fiducia personale, perchè... Ma sarebbe lungo narrare.

***

Vorrei essere a Calino quando la primavera getta i suoi veli bianchi sui mandorleti e gli aranci stillano l'aroma delle loro ghirlande nuziali. Tutta la roccia allora si converte in un grande talamo sotto le trine dell'asfodelo, mentre le api s'ubriacano col timo e la pernice lancia il suo gemito d'amore fra gli azzurri fiori delle salvie agresti.

Anche il popolo sembra si risollevi con un risveglio che ha la bellezza dell'istinto e l'avidità del bisogno.

È il tempo dei contratti, dei guadagni, delle baldorie, dei commiati. Tempo di pesca.

Come il vasaio primordiale, così dal mito lontano di Glauco, discende il pescatore di spugne. Voglio dire il pescatore classico, o « tuffatore », com'egli si chiamò per molti secoli. L'uomo che si gettava dalla prua della nave, legato ad una lunga corda e munito di un pezzo di piombo per aumentare il proprio peso. (Oggi il piombo è stato sostituito da una pietra). Quando la pesca era molta, o la resistenza esaurita, il tuffatore avvertiva i compagni con un segnale della corda, che lo aiutassero a risalire.

Il duro lavoro, tramandato di padre in figlio, come un retaggio di sangue, ha fatto di questa gente marinara una stirpe inimitabile.

Per loro, resistere con tutto l'apparato circolatorio tre, quattro, cinque minuti nel fondo, dove la parola è impedita, l'udito attutito, il senso del tatto quasi scomparso, rappresenta la cosa più semplice del mondo. Ed in questa forza naturale, che non è frutto di una scuola, che non è miracolo paziente di preparazione e di tecnica, sta proprio la differenza fra il tuffatore caliniota e il nostro eroe degli abissi.

ANTUNI.

Oggi che tutti conosciamo le possibilità degli scafandri metallici e le arditezze del palombaro, bisogna tener presente questa differenza essenziale perchè il pescatore di spugne del lontano Egeo possa definirsi davanti al nostro spirito nella sua realtà. La macchina è stata trasportata sulle povere barche (scafandro gommato e sistema di Fernez), il tuffatore a nudo rappresenta ormai un numero trascurabile, ma in sostanza poco è cambiato. I mezzi di comunicazione fra l'uomo del fondo e i compagni, sempre i medesimi: uguale il desiderio d'emulazione; la razza la stessa.

Pericolosa fatica quotidiana, senza pause, per mesi e mesi, sopportata tenacemente con l'incoscienza della sproporzione fra il rischio e la posta. Solo che i tempi nuovi, il maggior bottino, il maggior guadagno, hanno compiuto nel pescatore quella trasformazione avvenuta in tutta l'umanità. Il vecchio di mezzo secolo indietro non sa darsene pace. Egli invoca sospiroso i begli anni lontani, quando il capitano formava la sua ciurma senza contratto, basata sull'onestà della parola ed ogni primavera ben 300 barche di tuffatori a nudo partivano dalla rada dell'isola. Allora far parte dei pochi palombari era quasi vergogna, denotava cupidigia senza freno, disamore alla famiglia.

Del resto sussistono tuttora varî sistemi di pesca. Il sistema di « revera » che si pratica lungo le coste delle isole servendosi di certi specchi semplicissimi (un vetro in fondo a un grosso tubo di latta), per mezzo dei quali appare visibile il fondo sottomarino. I pescatori si gettano nudi a piccole profondità ed il pericolo è nullo, ma la fatica molta, perchè l'uomo deve scendere in acqua spesso durante lunghe ore. Qualche volta essi si servono d'una fiocina speciale (« kamakis ») per sradicare le spugne senza tuffarsi.

C'è anche la « gangava », una draga pesante con un telaio di ferro, il cui lato inferiore può raccogliere in un sacco tutto il materiale che incontra. Occorre però che il fondo sia proprio pianeggiante e questa necessità rende la « gangava » utilizzabile solo in casi speciali.

Quindi lo scafandro e il Fernez rimangono i sistemi d'incontrastata diffusione. Lo scafandro fu portato a Simi dal Siriese Fotiò Mastorides nel 1863. Nel '64 si estendeva a Calino

CALINO - PESCA DELLE SPUGNE COL SISTEMA DI « REVERA ».

CALINO - UN INCIDENTE A BORDO.

ed alle altre isole che lo abbandonavano poco dopo. Resistè a Calino ed a Simi.

Il sistema di Maurice Fernez è più recente: risale appena al 1920. Consiste in una maschera munita di tubo di areazione da applicare sul viso. Qualche cosa di molto simile allo scafandro, colla differenza che l'armamento di questo richiede una spesa circa dieci volte maggiore dell' armamento d' un Fernez. Inoltre il corpo nudo lascia all'uomo maggior libertà d'azione e gli permette di tuffarsi un numero più grande di volte. Ma tutti questi bellissimi vantaggi costituiscono anche il rovescio della medaglia per quanto riguarda la vita del pescatore. Lavoro più estenuante, pericolo più grande da parte dei terribili mostri marini, maggiori probabilità di paralisi e di morte nell'organismo non protetto dal vestito gommato. In quanto all'attrezzatura generale, i due sistemi differiscono poco. Una specie di trabaccolo dalle 30 alle 80 tonnellate, « il deposito », serve come magazzino per le spugne, dormitorio, cucina, di-

SPUGNE - QUALITÀ « FINE ». (COLLEZIONE MARCHESE DE BISOGNO - CALINO).

spensa, sala da pranzo ecc. Ogni suo angolo rigurgita del materiale indispensabile agli uomini e al loro lavoro: dai sacchi dei fagiuoli e delle fave, al deposito prezioso dell'acqua, dalle pompe ai cavi, alla benzina, al petrolio. Ogni deposito porta dietro una o più « macchine », barche minori, che servono per la pesca.

Gli scafandri non compiono tutti il medesimo lavoro, ma in relazione alla profondità cui stabiliscono d'immergersi, dipende la loro categoria: I, II, III, ed anche il guadagno della ciurma. Si capisce che la paga è proporzionata al genere di pesca, come al valore del palombaro ed alle condizioni economiche del tempo.

E giacchè sono a sfilare informazioni, aggiungerò subito che un uomo pratico del mestiere arriva a pescare fino 400 kg. di spugne durante una campagna. Pensiamo un po': questo prodotto così leggero! Queste spugne, è naturale, non possono essere della medesima qualità: se lo sono si distinguono in ogni modo in tipi di prima scelta, di seconda e scarti.

Le fini « melatia », chiarissime, morbidissime, a tessuto compatto, vegetano soprattutto lungo le coste dell'Egitto, di Creta, Stampalia e Scarpanto. La « capadica », la spugna di nostra conoscenza, rotonda e crivellata, popola il fondo intorno alla Cirenaica e all'Egitto, ma se ne trovano anche presso Candia e Cipro.

Le « zimuche », compatte come le fini, seb-

SPUGNE - QUALITÀ « ZIMUCHE ». (COLLEZIONE MARCHESE DE BISOGNO - CALINO).

CALINO - PESCATORE A NUDO.

bene ruvide al tatto e spesso foggiate da natura in forme stranissime, prediligono anche esse i fondi della Cirenaica, dell'Egitto e della Tripolitania.

Dopo i contratti, dopo le ultime baldorie nelle taverne (bisogna bene scialacquare il denaro oggi che siamo in vita...), l'uomo si prepara al suo fato.

Pasqua ha disciolto nel sole la preghiera di Santo Nicola, di Cristos, dei conventi romiti sulle pendici. Il *papas* ha benedetto i depositi profumati di catrame, fiammeggianti di fresca tintura. Gli ultimi fazzoletti hanno sventolato dalla rada....

Filano i trabaccoli, a vele aperte, immersi nella luce primaverile; vanisce all'orizzonte, come un cetaceo addormentato, il profilo dell'isola. Filano i trabaccoli lustri e netti per le rotte dell'Egeo; ma la loro lindura nulla toglie allo schietto volto di barconi da fatica, barconi operai.

La ciurma come la sua casa natante è tutta fresca di fuori e di dentro. Maglie nuove, berretti non anco bruciati dal sole; nemmeno nell'anima il sole ha bruciato la pena del ricordo. Eppure la nostalgia per il lavoro è come una mano che accenna. Si ama quello che è nostro, anche se quello che è nostro tormenta ed uccide.

Galleggiano fiori di medusa, veli d'ambra sullo specchio scintillante, ma il mare della poesia epica è per questa gente soltanto il mare delle spugne.

Creta, Bengasi, Bomba, Derna... Ogni deposito ha la sua rotta, la sua meta. La terra appare finalmente, fascia biancastra, nebbia nella nebbia.

Domani si lavorerà. Domani l'alba sorge con un crepuscolo grigio, dove il deposito si delinea, sempre ammantato d'ombra, come un fantasma emerso dal mistero. Le onde intorno gli mormorano l'eterna cantilena che parla di gioia e di pianto, di vita e di morte.

Gli uomini sono discesi sulla macchina; sanno che la lotta comincia e sarà lotta senza tregua. Giorgio, Demitri, Nikita.... tutti i nomi cari al calendario ortodosso risponderanno all'appello. Lo scafandriere è già pronto, col suo vestito gommato che reca ancora la salsedine secca dell'anno prima. Burbero il viso del capitano, impenetrabile quello del « colausiero » (l'uomo che per mezzo della fune trasmette e riceve i messaggi). Il palombaro si fa il segno della croce, mormora uno scongiuro a Santo Nicola. Mentre gli avvitano l'elmo, traverso i vetri già umidi, egli fissa la luce nascente con gli occhi in cui trema l'ansia dell'ignoto.

Ha disceso la breve scala, emerge la testa soltanto, è scomparso.

Il *marcuzzeris* snoda la matassa del tubo di areazione — marcuzzo — con tale ilare prestezza come se eseguisse un giuoco. Ma la voce del mozzo (una voce adolescente) ha, mentre scandisce insieme tempo e profondità, quasi cadenza di preghiera. Sembra che la vita dell'inabissato debba misurarsi ormai sopra un ritmo di attimi, per volere d'un culto crudele. Le mani del mozzo che muovono il « mazaroli » (piccolo cronometro a rena), obbediscono forse al rito di quel culto.

« *Deca pende.... mazaroli tessera...* » (15 braccia.... minuti secondi 4) Il capitano è il sacerdote impassibile. Le bombole iridescenti sulla superficie del mare, portano il palpito dell'esistenza sepolta.

Che cosa accade laggiù, a 50, 60 metri, nel-

lo sterminato sogno balenante di luci senza ragguaglio, fiorito di corolle miracolose, dove si muove un popolo inimmaginabile?

I minuti sono trascorsi, l'uomo emerge. Questa volta l'ansia è negli occhi dei compagni. Il capitano soltanto fissa la preda della rete e conta mentalmente: sei, sette, otto capadiche.... ma scarti.... brutto inizio.

Mentre i marinari le pestano sotto i piedi per distaccarne la grigia membrana e liberarle dalla sostanza biancastra che le impregna, lo scafandriere aiuta l'uomo a svestirsi. La vita ritorna dopo la pausa buia, con fatica disumana: ne esce un fiocco rutilante dalle narici e dagli orecchi. Viatico di sangue. Il fondo reclama ogni anno il suo tributo dal violatore del mistero; più generoso tributo se si tratta d'un novizio, il cui organismo deve ancora adattarsi alla resistenza della grande pressione.

CALINO - LO SCAFANDRIERE.

Per il novizio esiste anche il pericolo d'un incantesimo, ch'egli vincerà a poco a poco. E mentre il fascino svanisce, s'intensificano nel palombaro l'audacia silenziosa, la febbre dell'emulazione. Più perfetto, più vigile diventa anche il senso di difesa contro i mostri marini. I brutti incontri non mancano: troppi compagni furono vittime del pescecane invincibile e del colpo di coda dello squalo selvaggio.

Si lotta, si soffre, si soccombe anche senza parlare. Fra loro nulla di nuovo, nulla di non saputo.

Questo mutismo tesse la melanconia cupa dei pescatori di spugne. Fraternizzati nel destino e nell'aspetto, hanno distrutto il bisogno della parola.

Ognuno vive con se stesso: cerca l'angolo solitario dove assaporare la carezza dell'aria, corrisponde in ispirito colle creature lontane.

La cena li serra l'uno all'altro nell'angusto spazio sotto coperta e allora, raccolti dentro il raggio della lanterna a petrolio, la loro uguaglianza diventa uguaglianza anche di masse e di profili, di ombre e di luci.

Poi riposo: riposo finchè uno vuole, sopra coperta, nel silenzio ampio solcato dal viaggio notturno degli astri. Gli astri e la luna sono gli amici del palombaro. Nel colloquio, che è abbandono, la creatura supera senza saperlo, la sua umanità. Fatica, angoscia, agonia, cade tutto. Il riposo si fa buono. Allora il palombaro canta: e cantando, senza saperlo, riprende la sua umanità.

« Cristo mio, sul nostro apparecchio,
« Cristo, erigi il tuo trono,
« per proteggere il mio corpo
« nel viaggio di quest'anno... ».

Infinitamente tristi, sostenuti su poche note, melopee più che canti, queste nenie del pescatore caliniota! Vi piange il senso della solitudine, della nostalgia, della stanchezza.

Il sonno finalmente è un letargo smemorato: con la luce ritorna la lotta.

I giorni si seguono l'uno all'altro, uguali, succhiati dalla marea del tempo; un incubo abbacinante, una sottomissione animalesca. I petti ansano, le palpebre si abbassano sull'ardore delle pupille. Geme l'argano accordandosi alla pena dell'uomo. Il mozzo scandi-

CALINO - SCAFANDRO CHE AFFIORA.

novembre.

Ma uno dopo l'altro i gabbiani che presero il volo ritornano al nido. La stiva è colma dei sacchi delle spugne, gli uomini sembrano gettati nel bronzo. Santo Nicola scampana ad ogni deposito in vista. Col tepore della casa, con l'orgia nelle taverne, si chiude la storia del pescatore di spugne, pronta a riaprirsi quando il timo profumerà un'altra volta i suoi monti.

Troppo poco sappiamo noi di questa gente e del suo rude lavoro. Gente lontana eppur vicina, lavoro che ci riguarda in modo diretto, perchè si svolge su mare nostro, compiuto da trabaccoli su cui sventola bandiera italiana. E lavoro originale, inimitabile. Bisognerebbe viverla intera, coi pescatori di Calino, la lunga avventura: giorno per giorno, mese per mese.

Allora potremmo anche ridirla ed ogni episodio avrebbe la sua celebrazione schietta, come la preghiera ortodossa davanti all'iconostasio scintillante.

« Parte il deposito. Addio Santo Demetrio! ». « Malia del fondo ». « Nikita è scomparso ». Così fino al toccheggiare che annuncia il ritorno.

Poi la realtà. Le spugne che devono essere scelte, imbiancate, vendute. Anche a Calino la crisi si abbatte da qualche tempo, come altrove, intralciando i commerci, paralizzando i guadagni. Il lavoro del pescatore non porta, nelle povere case, il sollievo di prima.

Ma la crisi sarà superata, la vita riprenderà il suo ritmo. L'uomo è sempre quello. Pronto a partire, pronto a soffrire e a cantare:

« Cristo mio, sul nostro apparecchio... »

BIANCA GERIN.

sce il ritmo della vita: « mazaroli octò... » la voce del capitano punteggia d'asperità violente la piatta monotonia. E su dagli abissi vengono le *zimuche*, le *capadiche*...

Poi un avvenimento memorabile: arriva il postale. Le piccole lettere, come rondini marine, rompono col loro pispiglio il silenzio martoriato. Arrivano anche le burrasche, e l'uomo si abbandona al fato: come sempre. Al fato che qualche volta scrive: « morte » in fondo alla pagina della breve esistenza. Un indugio, un guasto alla valvola, una dimenticanza che renda troppo rapida l'emersione: basta poco. I compagni vedono due occhi infiammati e smarriti dietro i vetri che piangono. L'uomo è disteso, è soccorso. La fraternità della ciurma diventa un impeto solo che si leva muto verso l'onnipotenza divina. Il corpo rimane immobile, ma gli occhi raggiano ancora perchè l'anima vi si è rifugiata in folle terrore. Lentamente il velo glauco che non si rialza più vi distende la pace del suo sonno. Disperazione senza rimedio. Il lavoro riprende, i giorni stillano piano verso l'autunno che incalza. Luce meno viva, venti che ristorano il volto.

14 settembre: Santa Croce. Per i pescatori col Fernez vuol dire prua verso Calino. Per i palombari non ancora. Ottobre, spesso

(*fot. Brogi*)

CAMALDOLI - PANORAMA GENERALE DELLA FORESTA COL GRAND HÔTEL.

IL CASENTINO

Un personaggio dantesco in brevissime parole ha tracciato un'immagine del Casentino, che è rimasta essenziale e definitiva. Dice, sollevandosi un attimo sulla sua miseria:

> ... Li ruscelletti che da' verdi colli
> del Casentin discendon giuso in Arno
> facendo i lor canali freddi e molli,
>
> sempre mi stanno innanzi e non indarno.

Potete moltiplicare le parole, dalla terzina arrivare a un volume, rievocare ricordi minuti, precisi, e sempre tornerete a quell'immagine scavata dalla nostalgia nel vivo più vivo. Il Casentino è tutto negli alti bastioni coperti di foreste, nel frusciare di torrenti e di ruscelli, nel tremolare largo del fiume in fondo alla valle, nell'ombra fresca che si raccoglie tra le pieghe dei poggi, e tacita scende a stringere la breve pianura solatia. L'immagine, poi, non è soltanto quella di un volto, ma rivela anche un'anima, dove la forza rude vien temperata dal nitore della purezza, e l'austerità si flette, a quando a quando, in un sorriso.

La vallata, che occupa una zona orientale della Toscana, sembra pendere dall'Appennino centrale, saldata all'alto massiccio del Falterona e distesa fino al Monte Giovi, a San Mama, per una quarantina di chilometri; i monti da quel massiccio si allargano, quasi per altrettanto, come le due branche di un digradante anfiteatro, lasciando a mezzogiorno un breve passo, per il quale l'Arno esce dal suo primo bacino, ed entra nel secondo, tanto più aperto e largo. Tutto intorno son terre fertili, popolose, solcate da fitte strade: il Mugello e la Romagna Toscana, a settentrione; la Valle Tiberina, a levante; il Valdarno, sotto quella meridionale apertura e a ponente.

Per secoli e secoli la vita passò tutto intorno, e per mescolarsi a quella raccolta nel-

(*fot. Brogi*)

CAMALDOLI - CONVENTO. INTERNO DELLA FARMACIA.

l'anfiteatro montano trovò una parte sola. Ancora ai primi dell'Ottocento, le comunicazioni con Firenze e col mondo si svolgevano tutte lungo una pessima via mulattiera, che nell' inverno, dopo le abbondanti nevicate, restava impraticabile per mesi. Anche l'unica porta si chiudeva; chi era fuori non entrava, chi era dentro non usciva.

Nel 1817 fu terminata la strada provinciale che il granduca Leopoldo I aveva tracciato fino alla Consuma. Poi venne qualche strada minore; poi la via ferrata da Arezzo a Stia, coi suoi trenini punto frettolosi; poi l'automobile lanciato a inghiottire di balzo distanze e panorami. Tuttavia, il Casentino, rimasto così a lungo appartato, conserva anche oggi una fisionomia propria, e molti dei caratteri dovuti appunto all'isolamento o, meglio, alla reale autonomia della sua vita. Si dice che fra non molto tutto il mondo sarà paese — o città — e perfino le campagne saranno fatte tutte a un modo, come il prodotto « standardizzato » di un immenso panoramificio; brutto o bello, bene o male, non giudicheremo noi; ci penserà chi vedrà, se non avrà altro da pensare; intanto, rallegriamoci, noi gente di vecchia razza, di trovare ancora nella nostra Patria tanti aspetti singolari e definiti, dei quali essa attinge la sua più profonda e spirituale bellezza.

Del resto, isolamento non significa sempre solitudine. La vita era già florida in Casentino, con le forme tuttora fondamentali — agricoltura, silvicoltura e pastorizia — fino dal tempo degli Etruschi. I lucumoni di Arezzo furono, probabilmente, i propagatori della prima civiltà; le loro tracce si son trovate fino sui gioghi dei monti. Non lontano da Stia, per esempio, presso la Ciliegeta, è un luogo detto la Fossa degli Idoli; perchè lì, nel fondo di una conca, si rinvenne nel 1838 una grande quantità di monete, statuine, armille: oggetti svariatissimi dell'epoca etrusca, più o meno arcaica, che i nostri padri devono aver gettato chissà a traverso quanti secoli nelle acque salutifere dell'ora morto laghetto alpino, come voti propiziatori o riconoscenti.

Altre monete, d'oro e di bronzo, e anche le rinvenute fondamenta di qualche edifizio, attestano il passaggio dell'età romana, mentre scrittori medioevali ci dicono che al loro

(*fot. Brogi*)

CAMALDOLI - IL CHIOSTRO DEL CONVENTO.

tempo la terra aveva trecento e più castella. Il nome dei conti Guidi per quattro secoli collegò la società feudale, e fece del Casentino il centro di un potente Stato, che comprendeva gran parte dell'Emilia e della Romagna, il Mugello, parte del contado di Prato e di Pistoia, importanti castella del Valdarno inferiore e superiore. Poi vennero le divisioni tra i rami della gran famiglia, le lotte esterne, e con la cacciata del Conte Francesco di Poppi — avvenuta nel 1440 — tutto il Casentino passò sotto il dominio di Firenze, e via via seguì le sorti della Toscana.

La popolazione, se mai, si è diradata in tempi non antichi, con quel movimento dai borghi montani ai grossi paesi del piano, e dai paesi alle città, che si è determinato dovunque, e oggi giustamente si cerca di frenare.

⁂

L'isolamento, anzichè sterile solitudine, servì a conservare lungamente la misteriosa rispondenza che sempre esiste fra una terra e i suoi abitatori; servì ad approfondire, e quindi ad affinare, le qualità fondamentali, cioè il comune patrimonio spirituale della razza.

Sui monti meglio si sente Dio, e un'abetina ha le colonne e le ombre di una cattedrale. Il Casentino, montano e silvestre, ebbe sempre un'anima religiosa. Attestano la rigogliosa vita del primo Cristianesimo abbazie ricchissime, come quella di Prataglia, di Strumi, di Santa Trinità; e la luce di fede accesa con la lampada di cento pievi tra il macigno delle colonne romaniche, rifulse dagli alti santuarî ben oltre la cerchia della valle, portò a traverso tutta la cristianità i nomi di Vallombrosa, di Camaldoli e della Verna.

Vallombrosa, a dir vero, sta su un orlo del Casentino; ma tutti i pellegrini passavano di là quando facevano il giro dei santi luoghi, e l'Ordine vallombrosano fu istituito dal fiorentino San Giovan Gualberto per consiglio di San Romualdo, il fondatore di Camaldoli. Oggi la Vallombrosa, assediata sul lato del Saltino e sulla strada della Consuma da alberghi e ville, ha perduto gran parte del suo mistico fàscino per acquistarne un altro molto più moderno — i suoni del *jazz* misti allo stormire degli abeti e al canto degli uccelli

— nei mesi estivi almeno; quando la facile rapidità delle comunicazioni, la salubrità dell'aria e dell'acqua, la bontà degli impianti alberghieri chiamano a quel verde giogo una folla cittadina. Ma dinanzi alla mole del bigio convento, ora chiuso e silente, vien fatto di ricordare la numerosa compagnia dei monaci, intenti alla preghiera, agli studî, alle arti, e si ripensa che l'abate aveva potenza di grande feudatario, poichè dopo le donazioni della Contessa Matilde e di Corrado marchese di Toscana, tutta la valle, dall'alpe al fiume Vicano appartenne all'Ordine.

Camaldoli sorge su un orlo quasi opposto del Casentino, alla sinistra dell'Arno, risalendo i colli e i gioghi, da Pratovecchio o da Poppi. Ai suoi fianchi si saldano i monti della Falterona e del Bastione; sopra, si alza l'Appennino che divide il Casentino dalla Romagna. A mano a mano che si sale, ai bei coltivati di vigne e di oliveti succedono i cupi cerri, i chiari castagneti; lassù si affolla e poi si stende la foresta: parola — e immagine — quasi magica per noi che viviamo in una seconda età del ferro. San Romualdo, nel 1012, piantò il suo convento al sommo della stretta valle, su un breve ripiano; le mura biancheggiano tra gli abeti, sulla destra un muraglione discende fino all'acqua chiara del fosso. L'aria è nitida e fredda, il sole, che si ferma tra l'ombra del convento e quella della foresta, dona al pellegrino sospeso e immemore un consolante riso.

Anche qui si adunò gran folla di monaci operosi sotto la guida di un potente abate. Fino a trecento padri abitarono le celle; intenti al coro, alla selva, ai campi; raccoglievano erbe medicinali e le distillavano nella fragrante farmacia; e i rumori del mondo, in quel silenzio, vagliavano e trascrivevano nei codici preziosamente miniati, e poi affidavano ai volumi impressi coi torchi del convento: gli *Annali Camaldolensi* costituirono così una meravigliosa cronaca, estesa dal 907 al 1764. Nella biblioteca, fra pitture stupende, si accumularono antichi codici, incunaboli e pergamene, che andarono poi per gran parte negli archivi di Firenze. Pure, dove non arriva mai il furore degli uomini? Anche lassù infierirono assedî e assalti, si scatenarono saccheggi e distruzioni, e Camaldoli seppe sopravvivere soltanto per l'indomita volontà dei suoi abitatori.

Vero è che questi avevano un alto rifugio, l'Eremo, fondato da San Romualdo sulla sommità del colle, oltre alla foresta, e di là parevano attingere le forze migliori, in più diretta comunanza col cielo. A chi arriva sullo spiazzo, l'Eremo cinto da mura si presenta come un forte castello. Ma oltrepassata la gran porta, si trova una chiesa che è ancora quella del Mille, per quanto rovinata da incendî e da restauri, e depredata di quasi tutti i suoi tesori d'arte. Dietro alla chiesa, sono le celle, specie di casette con un piccolo orto — simili a quelle dei certosini — ove il monaco vive solitario. Chi vi accompagna vi mostrerà la cella di San Romualdo, e l'altra che, secondo la tradizione, fu abitata da San Francesco. Se qualche monaco bianco, grave e barbuto, si farà sulla soglia della piccola casa, o camminerà silenzioso per il viale, avrete la illusione che un colpo d'ala abbia cancellato qualche secolo dall'inesorabile quadrante del tempo.

(fot. Brogi)

CAMALDOLI: EREMO - VEDUTA DELLE CELLE DEI FRATI.

Mentre riscendiamo verso Camaldoli, gli abeti tengono sospeso in cima alle lance nere l'incendio del tra-

(*fot. Brogi*)

STIA - PANORAMA CON VISTA DELLA FALTERONA.

monto. Il passo vibra, risuona; e la terra che in fretta restituisce il calore del giorno, sembra accompagnarvi con un tepido sospiro.

Con un breve giro sulla sinistra, possiamo riscendere passando da Metaleto: dal pianoro si spazia su larga vista, fino a Serravalle turrita, che, come dice il suo nome, chiude questa valletta. Ma più che guardare lontano, qui, ci soffermiamo ad osservare intorno a noi, non senza commozione: siamo in mezzo ai piantumarî della stazione forestale. Centinaia di migliaia di piantine si alzano dal suolo, moltissime di appena un palmo, altre, più grandicelle, quanto un bimbo di cinque o sei anni: e sono tutti abeti! Sono la foresta di domani. A ogni riquadro un cartello indica la famiglia delle conifere, e la data di nascita. Gli uomini qui lavorano per quello che probabilmente non vedranno. Assiduo, intelligente amore cura oggi tutto questo immenso patrimonio forestale, che è del Demanio, e in altri tempi subì le più atroci devastazioni.

Continuando a scendere, le voci degli uomini vi sorprendono inaspettate: è forse giorno di accademia a Camaldoli? Un tempo venivano qui, a dissertare di dotti argomenti, uomini come Cristoforo Landino, Marsilio Ficino, Leone e Giovan Battista Alberti, Lorenzo il Magnifico e Giuliano De' Medici, Alamanno Rinuccini.... Ma le parole pur gravi e argute si dispersero come gli aghi minuti degli abeti, corsero con le onde del torrente fino all'oceano del tempo.

E infine, se siete stanco, o avete il desiderio di raccogliere il pensiero fino allora svagato e quasi smarrito dinanzi alla soverchiante bellezza della natura, non vi dispiacerà di entrare nell'ottimo albergo che occupa l'antica foresteria del convento.

La Verna è la terza fortezza sacra posta a custodia della valle. Il monte sul quale sorge il convento continua l'Alpe di Serra, in quel tratto della catena appenninica che divide il Casentino dalla Valle Tiberina: « *crudo sasso intra Tevero e Arno* », come Dante disse con un'altra definizione essenziale. Infatti, anche lassù verdeggia una foresta antica, sotto un gran cielo azzurro; tuttavia, quel che più si vede, e poi si ricorda, è il nudo, crudo macigno, proteso come un violento sperone sulla mollezza verde delle due

(*fot. Brogi*)

RAGGIOLO - PANORAMA COL PAESE.

vallate, qua e là spaccato in crepacci e spechi colmi di gelida ombra. Vallombrosa e Camaldoli ci parlano di una meditazione nella pace; l'Eremo stesso è un'ascesi sotto un chiaro sole; alla Verna il pensiero mistico si fa drammatico e tragico, come se le passioni a ondate battessero gli scabri fianchi del monte, tra l'ululare del vento e l'accavallarsi delle nubi.

L'eroe di questa tragedia, umana e divina, è Francesco d'Assisi, il santo mite che parlò agli uccelli sulla via di Bevagna, e lassù, guerriero vinse Satana, trasumanato accolse nel suo corpo il sigillo di Cristo. Arrivò sul monte il Poverello, la prima volta, verso la metà d'agosto del 1214, a raccogliere la donazione del Conte Orlando Catani signore di Chiusi. I suoi frati avevano già costruito qualche capanna di frasche; il Santo ne volle una per sè, più appartata, a piè di un faggio. Dietro a quella, le rocce coperte di muschi, ombrate dagli alti rami, sprofondavano in [illegible] pauroso baratro, sul quale stava sospeso [illegible] *Spicco*. Anche oggi i pellegrini scendono laggiù, e guardano con qualche sgomento il masso gigantesco, quasi spiccato dal monte e misteriosamente equilibrato. Il santo eremita scendeva lungo le pietre fran[illegible], e restava a lungo in preghiera; dopo il tramonto, risaliva faticosamente lungo la ruina, fino a una cavità della rupe, che era il suo letto. In quella paurosa solitudine talvolta si smarriva, e allora un falco col suo assiduo richiamo fraternamente gli teneva compagnia.

Nell'estate del 1224 il Santo fece l'ultima visita alla Verna. Le celle dei frati si erano moltiplicate, e una chiesina con una squillante campanuzza era già sórta: quella medesima che tuttora sussiste, ed è adorna da mirabili terracotte robbiane. (Più tardi nel 1348, fu costruita la Chiesa Maggiore, a fianco della prima). Al Santo non parve abbastanza solitaria la capanna del faggio, e per sua dimora scelse un'altra rupe, sospesa dinanzi a un immenso tratto di cielo. Là avvenne il miracolo delle Stimmate, e sulla rupe i monaci costruirono poi una piccola chiesa, mèta di innumerevoli pellegrinaggi a traverso i secoli. Già era passata la festa di San Michele, e i boschi macchiati di giallo erano mossi dal soffio gelato del vento, quando San Francesco, presago della prossima fine, volle lasciare la Verna. Volgendosi sull'asinello — poichè i piedi piagati non lo reggevano — dètte l'ultimo saluto: « ... Addio, addio, addio a tutti. Addio monte Alvernia, monte Angelico! E te ringrazio, fratello falcone, di

(*fot. Brogi*)

MANDRIOLI - LA STRADA TORTUOSA PER IL PASSO.

tutte le premure che avesti per me. Addio, addio, Sasso Spicco, mai più tornerò a vederti.... Addio! Santa Maria degli Angeli, Madre del Verbo Eterno, io ti raccomando questi miei figliuoli ».

L'invocazione fu raccolta in cielo; chè dalle umili capanne sorse un vasto poderoso convento di cento celle, dispensatore di larghissima ospitalità, protetto da Papi e Principi, e poi dal Municipio di Firenze (1). Una leggenda dice che i fondatori dei tre santua-

(1) Il Papa Eugenio IV, nel 1431 affidò la custodia della Verna alla Repubblica Fiorentina, e questa nel 1432 trasmise l'incarico ai Consoli dell'Arte della lana. Dopo la sparizione di tal Consolato, con Decreto del Granduca Pietro Leopoldo, il Convento fu dato in proprietà al Municipio di Firenze.

POPPI - CASTELLO DEI CONTI GUIDI (XIII SECOLO). (fot. Brogi)

rì un giorno si incontrarono a caso nel luogo alpestre che si chiama Cetica. San Giovan Gualberto veniva da Vallombrosa, San Romualdo da Camaldoli, e San Francesco dalla Verna. Lodando il Signore bevvero insieme l'acqua pura che scaturiva da un masso; e come a ringraziare la natura figlia di Dio, benedissero la fonte; la quale da allora acquistò mirabili virtù curative.

Se i gioghi più alti sono vigilati dai grandi monasteri, ogni colle ebbe un castello; e ancora le torri smozzicate, i lembi delle mura invase dall'edera, accennano sotto la mitezza del cielo un gesto di protervia.

Presso a Stia si innalzò Porciano — fino dal Mille — che forse fu il primo castello dei Conti Guidi. Restano ancora in piedi una maestosa torre, parte del cassero, mentre una torre minore è stata ridotta a campanile. Prossime sono anche le maestose rovine di Romena; terra etrusca, borgo romano, e poi castello potentissimo dei Guidi. Un po' da lontano sembra che il forte arnese ancora minacci; tre rosse torri si profilano nel cielo; quando siamo al cerchio delle mura, si scopre la distruzione del tempo e degli uomini. In una di queste cave spelonche forse lavorò a falsar fiorini quel maestro Adamo da Brescia, che Dante rese immortale, insieme coi suoi signori, Guido, Alessandro e Aghinolfo. Si percorre ancora qualche chilometro oltre Pratovecchio, ed ecco Castel San Niccolò, un giorno fortissimo asilo dei Guidi e oggi tutto diruto; come poche pietre rimangono di Battifolle, che dètte il nome a un ramo della gran famiglia.

Invece, nonostante gli assalti del tempo e degli uomini, tuttora magnificamente si conserva il Palazzo comitale presso a Poppi. Sul verdissimo prato, un tempo *campo franco* per i duellanti che da ogni parte vi si recavano, innalza la gran torre rossigna, e con le sue bianche attonite bifore guarda dalla sommità del colle il paese cresciuto ai suoi piedi, l'aperta valle, florida per il pacifico lavoro degli uomini. La mirabile mole, che conserva anche nell'interno singolari bellezze, fu costruita in più tempi; ma certo alla sua prima architettura si ispirò Arnolfo di Cambio nel disegnare il Palazzo della Signoria per il Comune fiorentino.

(fot. Brogi)

POPPI - CASTELLO DEI CONTI GUIDI - IL CORTILE (XIII SECOLO).

Il silenzio che fascia i castelli può esser rotto solamente da lampeggianti ricordi: a questi umili colli vennero i messi imperiali, per trattare con la Casata dei Guidi; vennero carovane a portar i più ricchi prodotti dell'oriente alle castellane; vennero le milizie dei Comuni, le masnade dei venturieri, a piantare duri assedî e sferrare travolgenti assalti. Fantasmi, che svaniscono con le nuvole.

Le voci oggi son raccolte nell'industre vita dei paesi; i quali, appunto per l'isolamento della terra, non di rado presero aspetto di cittadine in miniatura. Stia, tutta linda sotto il suo Falterona, ha una bella piazza, case adorne di portici, e si raccoglie attorno alla Pieve millenaria con amena grazia. L'acqua del torrente Staggia alimenta belle file di pioppi, e, quel che più conta, ha dato vita a notevoli industrie, prima fra tutte quella della lana, che risale oltre il 1382. Chi non conosce le fiammeggianti *casentine?* Sono « cappe » — come si dice a Firenze — o pastrani, usati specialmente dai barrocciai, e che di tanto in tanto la moda ha fatto indossare, con qualche adattamento più fine, anche ai signori. Orbene, il grosso, fortissimo panno di quelle « cappe », color del rame, colore di fronde autunnali al sole, si fabbrica a Stia, come tanti altri tessuti, in un grande lanificio modello. Anche a Soci — una vaga terra sulla destra dell'Archiano, adagiata in mezzo a una fertile pianura — l'industria laniera è oltremodo prospera, e famosa è quella delle calzature.

Pratovecchio è distante men di due chilometri da Stia, eppure ha un carattere tutto suo. Al tempo dei Guidi lo chiamavano « la reggia », ed ebbe fra i suoi signori quel conte Guido Selvatico di Dovàdola, che fu amico di Dante e marito di Manentessa, la figlia di Buonconte da Montefeltro. Restano ancora in piedi antichi palazzi; vi sono due monasteri, belle chiese, e non manca nemmeno un grazioso teatro.

Palazzi degni di grande città mostra anche Bibbiena, incominciando da quello dei Dovizi, che fu eretto dal Cardinale famoso. In alto si apre una vasta piazza, col palazzo Pretorio, la torre campanaria dell'orologio, e l'antica rocca del XII secolo. E quale vaga cornice per il paese! Dalla sua collina scorge

(fot. Brogi)

BADIA PRATAGLIA - PANORAMA DA LEVANTE.

la feconda pianura, che l'Arno, il Corsalone, l'Archiano irrigano; nel fondo i gioghi di Pratomagno e della Falterona, i monti della Verna e di Catenaia. A confermare la dignità cittadina di Poppi, basterebbe la Biblioteca Comunale, costituita con la riunione della libreria Rilliana, e quella del soppresso monastero di Camaldoli: ben 14.000 sono i volumi, oltre mille gli incunaboli, più di trecento i manoscritti, la maggior parte riccamente miniati. Ma il paese moderno che ormai trabocca dalle mura, fuor delle quattro porte edificate nel dugento da Simone e Guido Novello, vanta eccellenti istituti agricoli, un importante commercio di seta in bozzoli, e di lavori in legno che si eseguiscono sul territorio del comune, a Badia a Prataglia, cioè, a Moggiona, ad Avena e a Lierna. Fino a ieri era notevole anche la fabbricazione dei cappelli di paglia; e tuttora ha mantenuto buon nome il commercio di quel vino, che già il Machiavelli celebrava nei versi de *L'Asino d'Oro*:

> Ancor questa guastada porta piena
> di vin che ti parrà, se tu l'assaggi,
> di quel che val di Greve e Poppi mena.

Dolci paesi, disegnati minutamente, coloriti con sobrietà e pure lucenti, come le innumerevoli terracotte dei Robbia ancora custodite nelle chiese e nei tabernacoli di tutto il Casentino, mentre tante opere d'arte andarono disperse.

Da questa terra antica nacque molta gente di cervello fino, che onorò non pur la regione ma l'Italia: artisti, letterati, politici, prelati, e, negli ultimi tempi, fondatori di prospere industrie.

Pratovecchio si gloria di aver dato vita a una dinastia d'ingegni con la famiglia Landini. Si rammenta, infatti, un Landino di Nato Landini, che fu valoroso guerriero e compagno d'arme di Dante a Campaldino. Di questi fu figlio Jacopo da Casentino, pittore giottesco assai reputato, a cui il Vasari dedicò una delle *Vite*. Jacopo ebbe tra i suoi figli Francesco il Cieco, detto Maestro degli Organi, perchè inventore e costruttore di strumenti, musico eccellente; e infine appartenne alla famiglia Cristoforo Landino, l'umanista che fu maestro di Lorenzo e di Giuliano de' Medici, e autore del famoso commento dantesco in volgare. A Pratovecchio doveva

(*fot. Brogi*)

PIEVE A SOCANA - ABSIDE E CAMPANILE DELL'ANTICA CHIESA.

poi nascere un altro buon pittore, Jacopo Vignali, maestro di Carlo Dolci, mentre Poppi e Fiesole si contesero la nascita di Mino, il soave scultore donatelliano. Già abbiamo rammentato il Cardinale Dovizi, detto il Bibbiena dalla sua patria: consigliere di Leone X; amico, protettore di Raffaello e di altri artisti insigni; autore della *Calandra*, — prima vera commedia scritta in prosa italiana — che fu rappresentata alla Corte di Urbino, e poi (1518) in Vaticano, alla presenza del Papa, di Isabella d'Este, di Cardinali e altri illustri personaggi. Tipo pittoresco e complesso, ebbe un ritratto immortale da Raffaello, che oggi ci sembra rappresentare un'epoca.

Oriundo di Bibbiena, anche se proprio non vi nacque, fu Francesco Berni, il poeta giocoso, che giovinetto si recò a Roma presso il suo parente cardinale, e portò la burla e il riso fra drammatiche vicende.

Nè la razza dei politici si spense col Bibbiena, chè da Stia mosse Bernardo Tanucci (1698-1783), Ministro nel Regno delle Due Sicilie, celebrato autore di insigni riforme civili.

Ma il figlio più grande del Casentino fu Michelangiolo: genio universale, e pur piantato sulla sua terra, per quanto la sua arte ebbe di rude e di austero: impeto di sorgiva, splendore di sole sui picchi, ombra della foresta, macigno che aspetta il tocco animatore.

E un altro grandissimo si avvicinò singolarmente a quella terra con la vita e con l'arte, se pure non fu suo figlio: Dante. Il Poeta fu in Casentino nella prima giovinezza, come soldato durante la guerra contro Arezzo. L'oste fiorentina aveva lasciato Firenze l'11 giugno 1289, e scesa per cattive strade nella valle casentinese, si scontrò coi nemici a poca distanza dal castello di Poppi, nel centro della pianura di Campaldino che si stende lungo la riva sinistra dell'Arno, fin presso la confluenza col torrente Solano. La battaglia, oltremodo sanguinosa per tutt'e due le parti, fu vinta con duro sforzo dai Fiorentini. Dante, che combatteva all'avanguardia, tra i *feditori* a cavallo, ebbe modo di distinguersi per sereno valore. Dei ricordi di quella giornata trasse poi materia

per un episodio del *Purgatorio*, là dove Bonconte narra come morì combattendo e come avvenne la sua misteriosa sparizione: la natura è presente nell'episodio, con la forte descrizione di quel temporale scatenatosi durante la battaglia, di cui si trova un cenno anche nella Cronaca del Compagni:

... Indi la valle, come 'l dì fu spento
da Pratomagno al gran gioco coperse
di nebbia; e 'l ciel, di sopra, fece intento (1)

sì che 'l pregno aere in acqua si converse:
la pioggia cadde, ed a fossati venne
di lei ciò che la terra non sofferse;

e come a' rivi grandi si convenne
vèr lo fiume real tanto veloce
si ruinò, che nulla la ritenne. (2)

Dopo l'esilio, l'Alighieri ebbe relazione coi conti Guidi, una prima volta verso il 1306, e più tardi, ai primi del 1311, cioè al tempo dell'impresa di Arrigo VII. Sembra che nel primo soggiorno fosse ospite al castello di Porciano, e là scrivesse la famosa canzone « Montanina », in cui si parla di un'amor di donna probabilmente per esprimere il nostalgico amore di Fiorenza, quale è rievocata nella chiusa:

... O montanina mia canzon tu vai,
Forse vedrai Fiorenza, la mia terra,
che fuor di sè mi serra,
vôta d'amor e nuda di pietate....

Nei giorni della grande impresa, Dante fu a Romena o a Poppi, forse per sollecitare l'aiuto dei Guidi, certo per raccogliere più presto ogni notizia che venisse da Firenze. Di là scrisse una lettera ad Arrigo, a nome della Contessa, e lanciò quella ai Fiorentini, che ha la data del 31 marzo 1311, « *in finibus Tusciae, sub fonte Sarni* » (« ai confini di Toscana, presso la sorgente dell'Arno »). Arrigo è alle porte! — grida il Poeta. « Che vi gioverà esservi cinti di vallo e aver difesa la città di baluardi e di torri, quando vi s'avventerà terribile l'aquila nell'oro, che già vide sotto di sè i Pirinei, il Caucaso, l'Atlante, e li superò nel suo volo, incorata a maggiori altezze dal soffio della celeste milizia, e gli immensi mari trasvolò? ».

Lo stile profetico si accorda al rombo-aquilonare, che nei giorni di tempesta vien giù dal Falterona e spezza il piano.

(1) « Il ciel di sopra » (cioè la regione fredda dell'aria) si fece così intenso, contratto (*intento*), che l'aria carica di vapori al suo contatto si convertì in pioggia.

(2) *Purgatorio* - V. 115-123.

***

Il chiuso anfiteatro montano ha vedute amplissime, tra le più belle che l'Italia bellissima possa offrire. Salite alla vetta del Falterona, o a quella prossima di Poggio Scali, o alla Penna sopra la Verna, e scoprirete innumerevoli cortine di colli, multicolori tappeti di pianure, righe di fiumi e di torrenti, fino al luccichìo del mare sull'orizzonte. Sotto ai vostri occhi, con maggior rilievo, la valle si raccoglie e si svela, ombrata dalle sue foreste, sparsa di torri e di case, sorridente nei coltivi, corrusca per il suo gran fiume sotto il sole — quale Gabriele D'Annunzio la vide e la descrisse, mentre dimorava nel castello di Romena.

Strepiti freschi in sassi
politi, argille chiare,
argini d'erba, file
di pioppi alti, vivai
di salci giovanetti,
cupe conche pescose
ombre che il quadrel d'oro
fiede, ambigui meandri.....
Le valli sono cave
come la man che beve;
i monti gonfi come
mammella non premuta.
Il gregge passa il guado.
Il mulino rintrona.
Solingo è un fonte nella Falterona.
Cade la sera. Nasce
la luna dalla Verna
cruda, roseo nimbo
di tal ch'espande pace
senza parola dire.
Pace hanno tutti i gioghi:
si fa più dolce il lungo
dorso di Pratomagno,
come se blandimento
d'amica man lo induca a sopor lento.
Su i pianori selvosi
ardon le carbonaie,
solenni fuochi in vista.
L'Arno luce tra i pioppi.
Stormire grande ad ogni
soffio, vince il corale
ploro dei flauti alati
che la gramigna asconde.
E non s'ode altra voce.
Dai monti l'acqua corre a questa foce. (1)

Gli accenti della poesia hanno un'eco domestica in questa terra e dalla sua faccia scabra suscitano il sorriso. Una poesia silenziosa è nelle cose e nelle creature unite in così lungo corso di secoli. Una poesia fiorita è nella loquela della gente, sia che da uno di quegli alti gioghi si libri col canto, sia che dinanzi a un focolare narri novelle, pura e forbita, anche se contadina, come nel tempo di Franco Sacchetti.

GIUSEPPE FANCIULLI.

(1) *Laudi*, L. III, Alcione.

La salmonicoltura in Italia

Gli Italiani hanno, finalmente, perduto il mal vezzo di dire ad ogni proposito (o sproposito): « all' estero». Segno di una rinnovata coscienza nazionale: ma anche merito delle migliorate condizioni di tutti gli organismi e delle istituzioni italiane, che son riusciti a portarsi alla pari, ed anche a superare i già invidiati modelli stranieri.

Un campo in cui sino a pochi anni fa tutto era da fare, ed ora molto si è fatto — e il pubblico poco ne sa — è il campo della pesca e della piscicoltura. Vi è chi crede, ancor oggi, che il pesce che compare sui mercati sia tutto prodotto naturale; ossia nato e cresciuto liberamente nelle immensità dei mari, o nell'ampia rete che i fiumi, i canali, i laghi intrecciano attraverso il nostro bel suolo.

Basterebbe invece una breve riflessione per comprendere che, in un paese a popolazione straordinariamente densa, come è il nostro, le acque interne, sfruttate da millenni di vita civile, non possono aver conservato la naturale pescosità. Occorre quindi l'intervento dell'uomo, il quale da un lato, mediante opere di protezione e ripopolamento, tende a colmare i vuoti che la pesca — lecita e illecita — e molte altre cause deleterie operano di continuo nella popolazione ittica delle acque pubbliche; dall'altro lato, provvede ad allevare, in acque private, i pesci, analogamente a quanto fa per altri animali da carne nelle campagne.

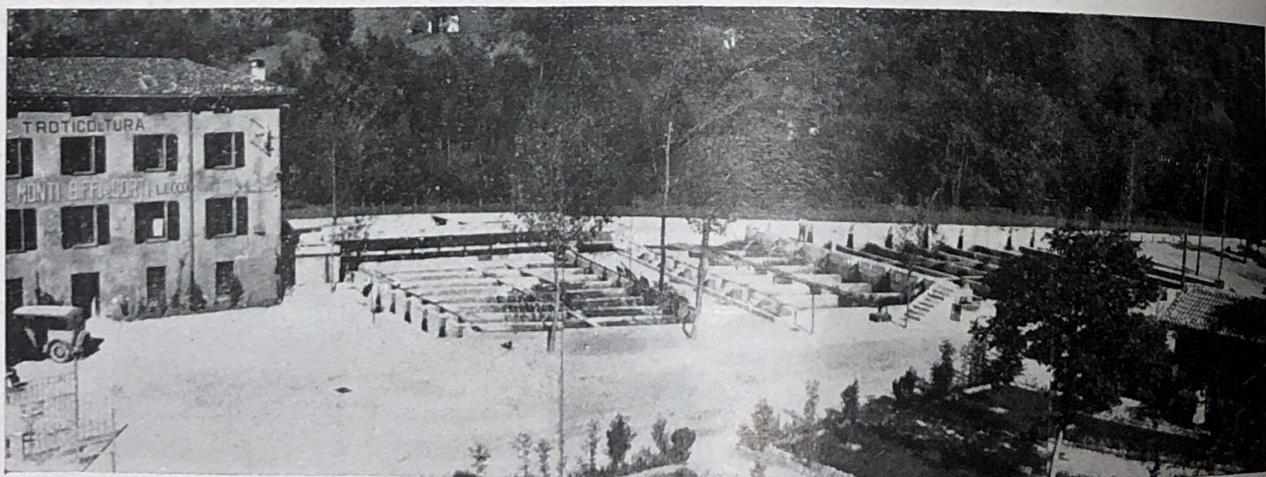
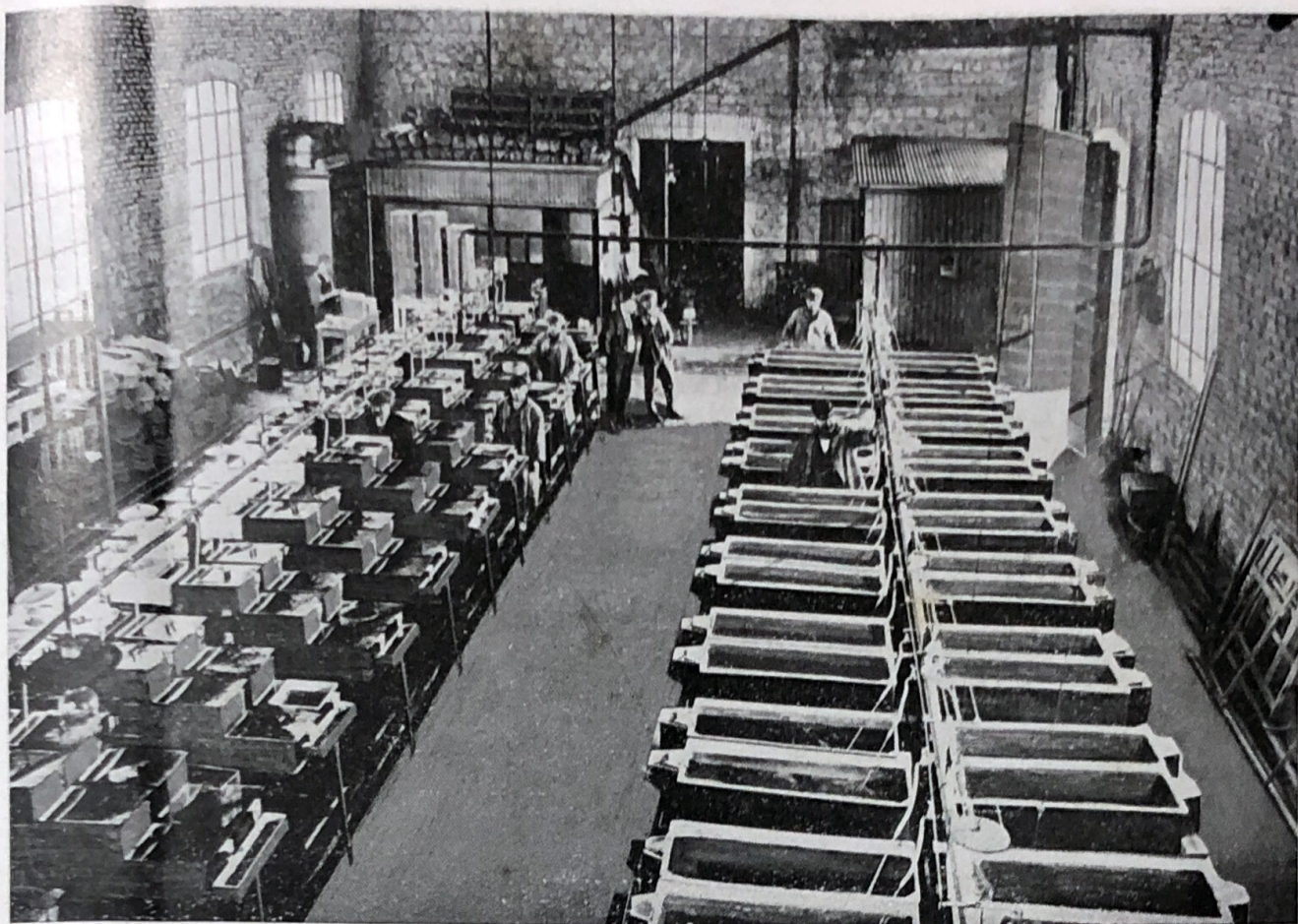
Benchè molte siano le specie ittiche suscettibili di allevamento, le più largamente coltivate, in pratica, sono i salmonidi e i ciprinidi; gli uni per l'alto pregio delle carni delicate; gli altri per la loro rusticità e il rapido accrescimento. Noi ci occuperemo qui brevemente dell'allevamento dei salmonidi, che è quello che richiede maggiori cure, ed impianti appositi.

Siano i pesciolini destinati a ripopolare le acque pubbliche, o ad essere allevati in vasche, uno solo è il principio su cui si basano gli stabilimenti di piscicoltura: possibilità di fecondare e incubare artificialmente le uova. È noto che i pesci (salvo rarissime eccezioni) sono animali a fecondazione esterna: le uova son deposte dalla femmina nell'acqua, ed ivi fecondate dal maschio. Non è chi non veda l'enorme sciupio di germi che ne consegue: quasi una metà delle uova non riceve l'elemento fecondatore, e perciò non si sviluppa; moltissime poi periscono per altre cause; ed una ben piccola percentuale è quella che rie-

R. STABILIMENTO ITTIOGENICO DI BRESCIA. - VEDUTA GENERALE DEL 4°, 5° E 6° STAGNO DI ALLEVAMENTO (AVANNOTTI E NOVELLAME) - A SINISTRA IL 7° STAGNO.

sce a compiere tutto lo sviluppo fino alla schiusa del pesciolino. Col metodo della fecondazione artificiale, invece, la percentuale di uova non fecondate è assolutamente trascurabile (dal 2 al 5 %), e le cause di perdita durante l'incubazione sono in gran parte eliminate.

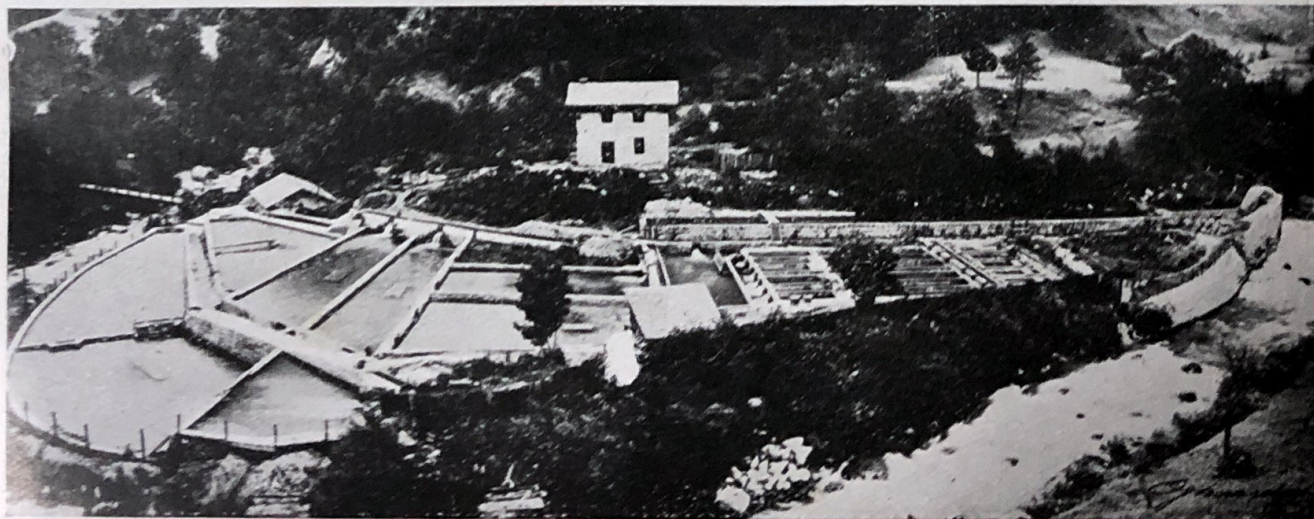
Salvo poche eccezioni, ogni piscicoltura ha dunque il proprio incubatorio, e provvede ad allevare i pesciolini fin dai primi stadi.

È interessante visitare uno di questi impianti in epoca di piena attività, ossia durante l'inverno, poichè i salmonidi (trota di fiume e di lago; trota arcobaleno; coregone; temolo, carpione; salmerino, ecc.) si riproducono nei mesi freddi.

LO STABILIMENTO DI TROTICOLTURA DI INTROBBIO.

R. STABILIMENTO ITTIOGENICO DI ROMA - INCUBATOIO CENTRALE.

Può accadere — se si è fortunati — di capitare proprio nel momento in cui si stanno fecondando le uova. Le femmine mature sono via via tolte dalle vasche di stabulazione, e premute delicatamente, in modo da far schizzare le uova, che si raccolgono in una bacinella; colla stessa operazione si ricava dai maschi il liquido fecondatore, che si mescola alle uova; le quali poi, così fecondate, si pongono negli apparecchi da incubazione.

Di questi ve n'è molti tipi diversi, galleggianti e fissi, a cassetta, a truogolo, a campana, secondo la qualità delle uova, secondo la quantità d'acqua, e lo spazio di cui si dispone. Tutti hanno lo scopo di tenere le uova sospese entro l'acqua corrente, che è indispensabile al loro sviluppo.

La durata dell'incubazione è varia per le diverse specie, ed ancor più in funzione della temperatura dell'acqua; a basse tempera-

(*fot. A. Ghirardini, Tione*)

CONSORZIO GIUDICARIESE DI TROTICOLTURA - TIONE. VEDUTA GENERALE DELLO STABILIMENTO VECCHIO.

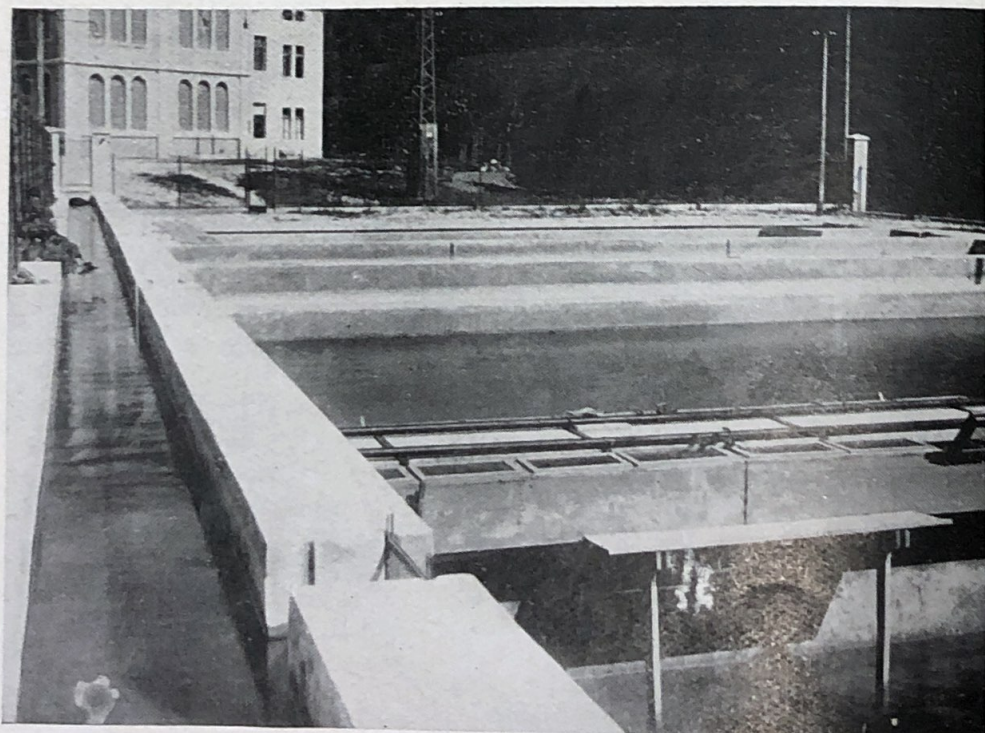
INCUBATOIO DI SCARENA, PER LA FECONDAZIONE DEGLI AVANNOTTI DI LAVARELLO.

ture (5° o 6°) le uova di trota impiegano un centinaio di giorni a svilupparsi — e danno i migliori risultati; in 32 giorni possono schiudere se l'acqua è a 12°; ma la mortalità è, in questo caso, molto più elevata.

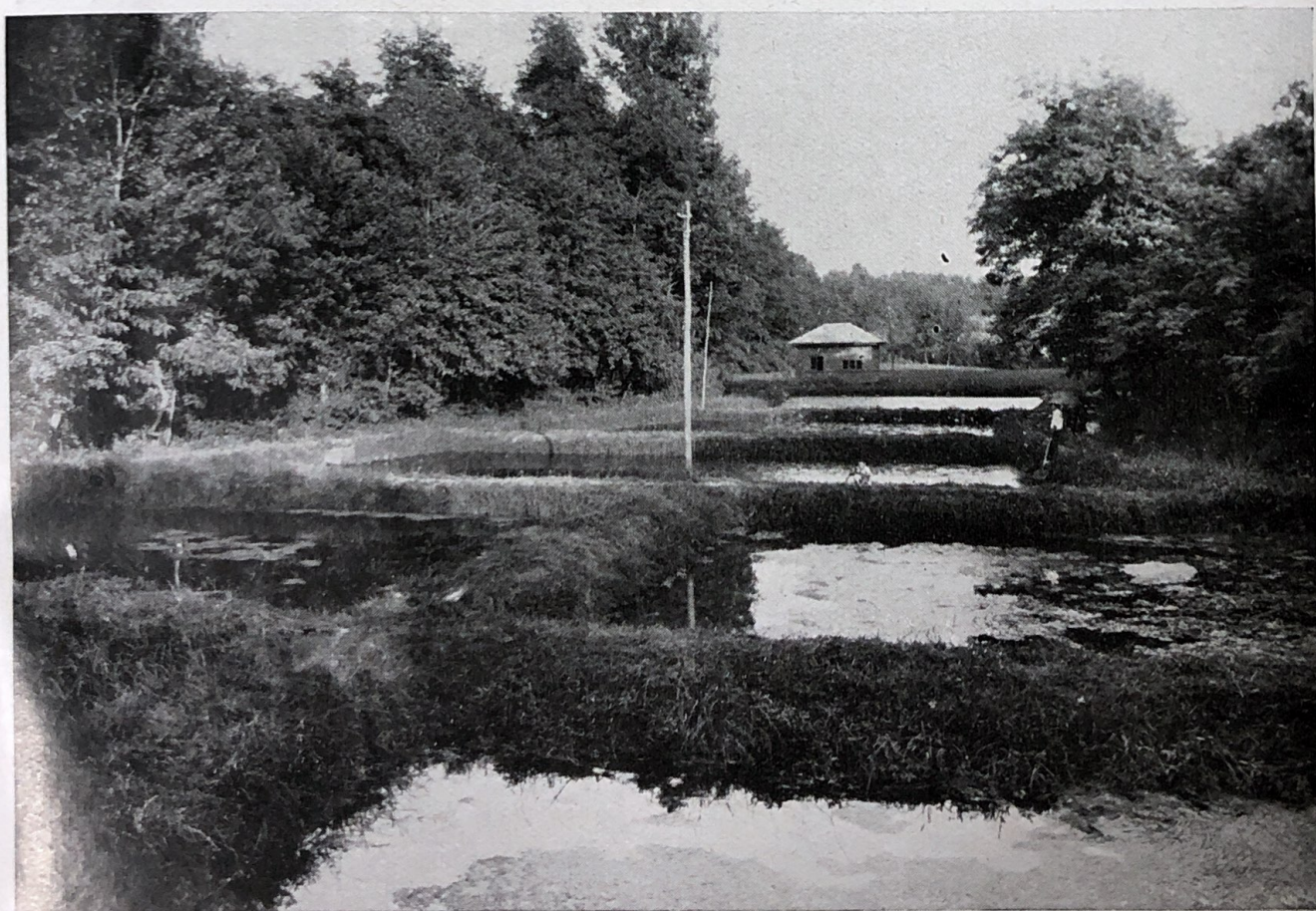
I pesciolini neonati — che gli allevatori chiamano avannotti — sono abbastanza grossi nelle trote e nei carpioni (15 mm. di lunghezza, circa) e molto più piccoli per i coregoni e i temoli.

Qualunque sia il loro destino, dopo pochi giorni dalla schiusa, son tolti dagli incubatori e passati in vasche, ove rimangono per qualche tempo, e vengono alimentati con uova cotte, milza e cervello spappolato.

Ma ben presto divergono le vie dei pesci destinati a semina, e di quelli da allevamento. Agli uni la vita si presenta con tutte le sue difficoltà, i pericoli, la fame; gli agguati dei più forti,

(fot. Recalchi, Feltre)

PEDAVENA DI FELTRE - CANALE D'ALIMENTAZIONE DELLE VASCHE. LUNGHEZZA M. 120, LARGHEZZA M. I E PROFONDITÀ M. I.

(*fot. Recalchi, Feltre*)
PEDAVENA DI FELTRE - VEDUTA GENERALE DEL GRANDE BACINO NATURALE, DEL DIAMETRO MEDIO DI M. 120 E DELLA PROFONDITÀ DI CIRCA M 2.

le insidie dei pescatori, la faticosa caccia, la incertezza del domani, anzi dell'ora che segue — ma la piena libertà di andare, venire, migrare a seconda del momentaneo capric-

(*fot. Chiolini e Turconi, Pavia*)
VEDUTA D'INSIEME DELL'ALLEVAMENTO DI PROPRIETÀ DEI FRATELLI RIZZI (BOSCHETTO DI TORRE D'ISOLA).

(*fot. A. Ghirardini, Tione*)
CONSORZIO GIUDICARIESE DI PISCICOLTURA - TIONE. VEDUTA GENERALE DI PARTE DEL NUOVO STABILIMENTO (BACINI DI ALLEVAMENTO PER TROTE DI PORZIONE).

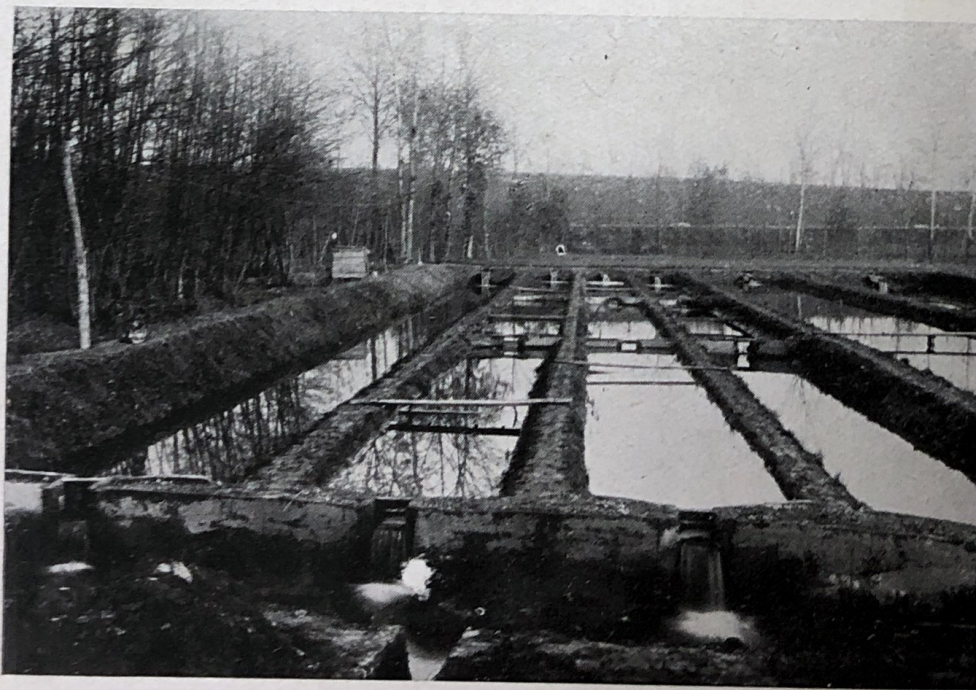
CHRISTALLIN - VEDUTA GENERALE DELL'IMPIANTO.

cio o dello stimolo dei sensi; e la speranza — chi sa mai? — superate le difficoltà, sfuggiti i pericoli, di raggiungere una onorata vecchiaia, di trascorrere giorni tranquilli in qualche riparato recesso, nelle indisturbate profondità dei grandi laghi o in margine al corso spumeggiante di un torrente, temuti dai deboli, rispettati dai più forti, padroni indiscussi di un piccolo regno di silenzio e di ombra.

Agli altri — ai fortunati avannotti da allevamento — tutto si presenta facile e comodo: niente pericoli, niente fatica, niente carestia. Ogni giorno ad ora fissa (nei primi tempi anche 3 o 4 volte al giorno) ecco servito un pasto gradevole, vario, copioso: carne tritata, pesce fresco, lumachine sgusciate e gamberelli; e non c'è che da stare attenti all'ora, e al passo dell'inserviente che si avvicina alla vasca, per non giungere tardi al banchetto, e doversi contentare delle briciole lasciate da altri. Giacchè i prepotenti ci sarebbero anche qui (la Natura non fa meno ingiustizie degli uomini), e qualche pesciolino cresce più rapidamente, e qualcuno si attarda; e quello mangia anche per questo, e, se lo si lascia fare, un bel giorno si in-

(*fot. A. Ghirardini, Tione*)
PISCICOLTURA FRANCESCHI - TIONE (VALLE TORRENTE S. VALENTINO) - VEDUTA GENERALE DELLO STABILIMENTO.

goia anche il più piccolo fratello. Ma il piscicoltore avveduto ha occhio anche a ciò; e divide in tempo i più robusti dai più deboli, per evitare soprusi e carneficine. Tutto facile, dunque, per questi pesciolini; tutto comodo; ma non tutto bello: la vasca, che il neonato credeva grande quanto il mondo, si rivela ben presto una angusta prigione, ch'è percorsa su e giù in un baleno; niente corse randagie per laghi e fiumi, e guizzi e salti per risalire rapide e cascate, e cacce inebbrianti agli sciami di alborelle e triotti spauriti, e caute esplorazioni intorno a una preda sospetta... Tutto facile, tutto comodo; ma, alla fine, nessuna speranza di sfuggire all'ultimo destino: l'acqua della pesciera, aromatizzata con sedano e cipolla e — irrisorio simulacro di gloria — con qualche foglia di lauro.

Gli avannotti destinati a semina per le acque pubbliche sono prodotti negli Stabilimenti Ittiogenici, e negli incubatori dei « Consorzi Provinciali per la Tutela della Pesca », e di qualche « Cooperativa di Pescatori ».

STABILIMENTO DI TROTICOLTURA FRATELLI PICIOLOTTI - MONTANARO.

L'Italia possiede due importanti Stabilimenti Ittiogenici a Roma e a Brescia, dotati di vasti incubatori, capaci di molti milioni di uova di specie diverse (una ventina di milioni a Roma, e circa 135 nello Stabilimento di Brescia, e sue succursali di Portese, Belluno, Feltre, Peschiera, ecc.), nonchè di vasche per tenere i riproduttori, stabulare gli avannotti fino al momento delle semine, ecc.

Dei molti altri incubatori, che cooperano al ripopolamento delle nostre acque, mi limito per brevità a ricordare quelli di Montestrutto, Sampeyre, Torino, Pinerolo, ecc. di proprietà del Consorzio Piemontese, dediti soprattutto a uova di trota, fario ed iridea; quelli di Porlezza e di Fiumelatte (Varenna) gestiti dal Consorzio di Como, che incubano ogni anno più di 60 milioni di uova di coregone; quelli di Stresa Borromeo, Pettenasco, Paesana (Piemonte); Angera e Luino (Lombardia); Capodimonte, Bracciano (Lazio) gestite da Unioni di Pescatori; quelli di Sarnico, Aulzano, Brusimpiano, Pavia, dipendenti dal Consorzio Lombardo; quelli di Tione (2 milioni di uova di trota) del Consorzio della Venezia Tridentina; di Velo d'Astico e di Recoaro (uno dei più vecchi, e uno dei più moderni) del Consorzio per la Venezia Euganea; ecc.

L'importanza sempre crescente del lavoro svolto da questi Enti e dai privati, si rileva dai seguenti dati: nella campagna 1924-25 le semine eseguite dai R. Stabilimenti Ittiogenici ammontarono complessivamente a 28 milioni di avannotti di varie specie; nel 1927-28 la cifra globale salì a 192 milioni e mezzo; nel 29-30 si seminarono 99 milioni di coregoni, 17 di salmonidi, oltre a molte altre specie (agoni, persico, tinca, carpa, anguilla, ecc.) per un ammontare complessivo di 206 milioni di avannotti!

Naturalmente, non tutti divengono adulti, poichè moltissimi vanno perduti; tuttavia, per quanto forte possa essere la decimazione a cui sono esposti nelle acque pubbliche, pure l'effetto di così intense semine è sentito dai pescatori, che vedono crescere e migliorare il prodotto delle loro pesche.

Ma la più gran parte delle trotelle, che espongono sui banchi del mercato le delicate iridescenze delle loro squame, proviene da allevamenti in acque private.

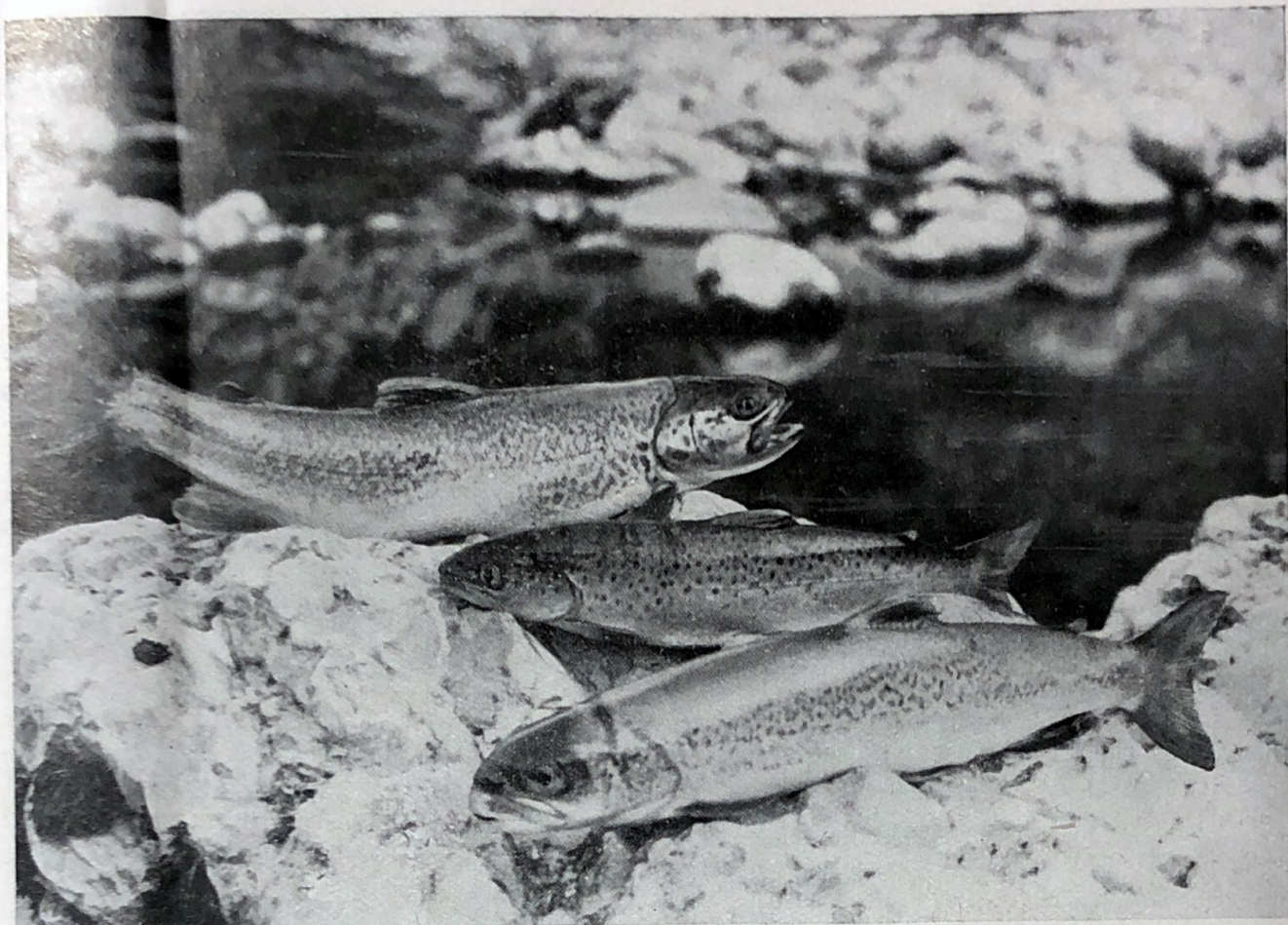
Questi allevamenti — che hanno scopo industriale — appartengono a Cooperative, od a privati (1), e sono ormai numerosissimi. In generale dispongono tutti di un incubatorio per le uova, e di vasche, canali e laghetti per allevare gli avannotti, e tenere i pesci adulti, fino al momento della vendita.

Il pesce che è, si può dire, solo allevato in questi stabilimenti è la trota, delle due specie *Salmo fario* e *Salmo irideus;* giacchè gli altri salmonidi (salmerini, coregoni, temoli, ecc.) mal si prestano ad essere tenuti lungamente in vasche. La trota, al contrario, cresce e prospera egregiamente anche in bacini relativamente ristretti; è facile da alimentare con pesce, carne, scarti di macellazione, sangue, ecc.; e raggiunge in breve tempo (2 anni) le dimensioni adatte per la vendita, ossia quel peso di 200-250 grammi che è il preferito per il pesce da porzione.

Poichè — come i

STABILIMENTO DI TROTICOLTURA A CAPO AL VOLTURNO (NAPOLI).

(1) Uno dei migliori allevamenti privati nelle Alpi è, per esempio, quello di Madonna di Campiglio, dovuto ad un attivo e sagace albergatore, il sig. Neumann di Merano.

(*fot. G. Manea, Rocchette*)

NELL'ASTICO PITTORESCO: TROTE A FIOR D'ACQUA.

salmonidi in generale — la trota vuole acque piuttosto fresche, le troticolture si incontrano in maggior numero nelle vallate alpine, o alle falde dei monti, ove è maggior copia di acque correnti, fredde, ossigenate (da qualche anno si sono tentati, con buon esito, allevamenti anche nei serbatoi e nei canali di varie Centrali elettriche); ma non mancano stabilimenti situati al piano, là dove abbondanti sorgive o fontanili di notevole portata alimentano della loro fresca vena, vasche e fossati.

L' importanza della piscicoltura d' acqua dolce, di cui la salmonicoltura è un ramo cospicuo, ma non unico, trascende ormai dagli interessi privati e locali, per connettersi strettamente al grave problema della alimentazione delle masse.

Problema che è considerato con somma cura dal Governo Nazionale; che deve esser conosciuto anche dai cittadini, e che può così esprimersi: gli Italiani devono — per ovvie ragioni economiche — importare meno carni dall'estero; ma devono consumarne una maggior quantità, perchè la carne è un alimento proteico indispensabile all'uomo normale, e la razione media individuale annua è, in Italia, più bassa di quanto non sia richiesto da necessità fisiologiche.

D'altra parte è noto che tutti gli allevamenti di animali da carne, essendo necessariamente impiantati su terreni coltivi, non possono essere allevati senza sottrarne superficie ad altre utilissime colture.

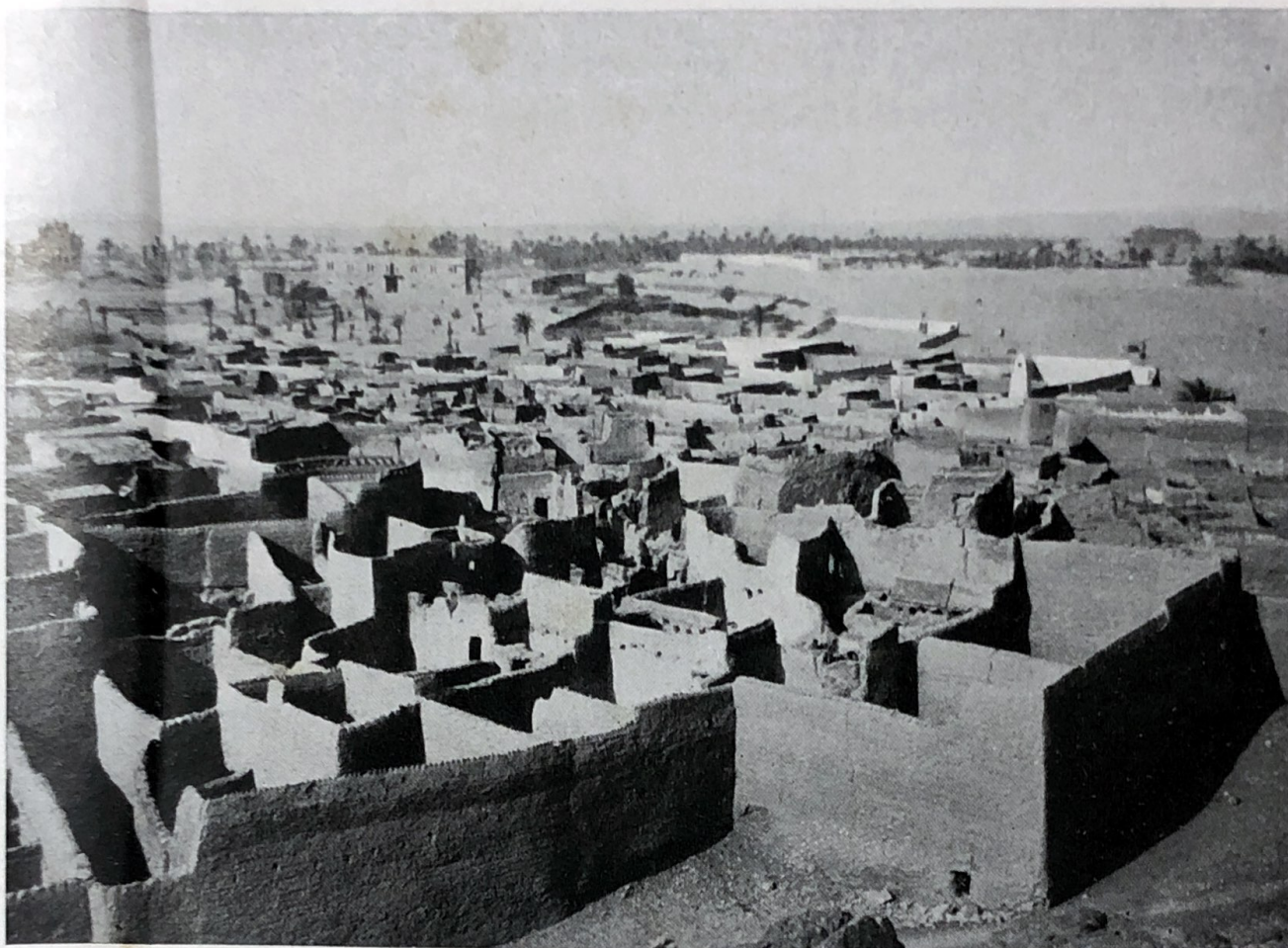
Il pesce, per contro, mentre ci fornisce le carni più sane, gustose, nutrienti, e facili da digerire, vien allevato in spazi che non sarebbero altrimenti utilizzati. Per di più esso, nutrendosi di carni di scarto, oppure, nella vita libera, di minori organismi animali che naturalmente si producono e pullulano nelle acque, trasforma in carni ottime per la nostra alimentazione, delle sostanze proteiche che non potrebbero diversamente esser sfruttate.

La piscicoltura e la pesca, razionalmente intese, ci offrono dunque il modo di realizzare due vantaggi importantissimi: il miglioramento della razione proteica individuale, e l'emancipazione dal gravame di una importazione del valore annuo di alcune centinaia di milioni di lire.

PAOLA MANFREDI.

(*fot. dr. L. E. Pachò, Firenze*)

QUANDO LA CACCIA È APERTA....

Per la ricorrenza di S. Michele (29 settembre) vengono tenute in varie località della Toscana le Fiere delle civette e degli uccelli ed utensili da richiamo. All'avvicinarsi di quell'epoca dell'anno si vede nei paesi qualche artefice che prepara con mezzi spesso rudimentali le gabbie e altro materiale per la caccia.

PANORAMA DI GHAT.

UNA MISSIONE SCIENTIFICA ITALIANA

NEL FEZZÀN

Del Fezzàn, la bella regione dell'estremo meridionale della Tripolitania, dopo un lungo periodo di silenzio, si è finalmente ripreso a parlare parecchio in questi ultimi tempi. Può dirsi che dal 1877 al momento della nostra occupazione quasi si sia taciuto intorno a quella terra; in particolare, poi, per quanto concerne la sua conoscenza scientifica, poco fu fatto oltre la pura e semplice esplorazione geografica, che cominciò dalla fine del XVIII secolo col Hornemann, seguito poi da altri, di cui parecchi lasciarono la vita per avversità di clima, o di genti.

Ora, con quanto ha intrapreso a fare la Reale Società Geografica Italiana su ideazione dovuta a S. A. R. il Duca d'Aosta, cotesta conoscenza verrà aumentata di parecchio. Infatti già tre diverse missioni scientifiche si sono recate nel Fezzàn, e molte altre ne seguiranno, ciascuna con programmi e itinerari prefissati, sì da non lasciare senza almeno un principio di indagine nessuna parte di quell'esteso territorio.

Come partecipante alla prima di coteste missioni, svoltasi con intendimenti antropologici ed etnografici, ebbi occasione di ampiamente percorrere il Fezzàn. Non starò qui a riferire, nemmeno per quanto mi concerne, le risultanze dei miei studi e soltanto accennerò ai percorsi della missione, nonchè ad alcune delle caratteristiche principali di quella nostra terra lontana e delle sue genti.

La missione, composta dal N. H. Antonio Mordini e da me, con aggiunto il sergente maggiore Francesco Tagliapietra, più due autisti (uno italiano ed uno indigeno) ed un attendente eritreo, prese le mosse da Tripoli al principio del settembre scorso per rientrar-

IL CASTELLO DI MURZUCH E UN MEHARISTA.

scientifico che, con molta gioia dei raccoglitori, è quasi tutto già arrivato felicemente in Patria. Esso è destinato a vari Istituti e Musei universitari; ma per questa prima missione chi ne beneficerà maggiormente sarà il Museo Nazionale di Antropologia della R. Università di Firenze. Il grosso delle raccolte consiste infatti di materiali antropologici, etnografici e paletnologici, mentre il rimanente è quasi soltanto zoologico e di non grande entità.

vi soltanto alla fine dell'anno. Durante quei mesi furono percorse migliaia di chilometri, passando per Gariàn, Mizda, Gheriàt, Sciuèref, Brach, Sebha, Ubàri, Ghat, Mùrzuch, Zuila e Gatrùn, indi nuovamente per Sebha, direttamente a Tripoli per Hon e Misurata.

Questi nomi indicano l'itinerario di massima seguito dalla missione; ma molti itinerari parziali, e per noi più importanti ai fini della ricerca scientifica, sono da aggiungersi. Così per una lunga escursione compiuta nell'Uadi Sciati, fino a Uenzerìch; altre per visitare gli Uadi Masaùda e Zigza, e la regione dei laghetti a nord dell'Uadi Agiàl. Il bottino raccolto lungo tali itinerari fu ragguardevolissimo, e se anche solo vogliamo considerare le collezioni riunite, esse rappresentarono un ingombro costituito da 38 grandissime casse per un peso complessivo di oltre sedici quintali; bagaglio

A MAHARUGA (U. SCIATI): PITTURA DI TERREÇOTTE.

***

Il Fezzàn costituisce nel Sahara il gruppo più bello di oasi. Su di un' estensione di ben 550 mila kmq., una superficie quasi doppia di quella di tutta l'Italia, quelle oasi sono distribuite sul fondo di sei grandi depressioni, aventi andamento all'incirca uniforme nel senso dei paralleli. L'acqua si tro-

CAMPO DI GAFÙLE, PRESSO GHAT.

PALMA SEPOLTA NELLA DUNA, A GABR-ON.

IL VILLAGGIO DI GABR-ON.

va soltanto in quelle depressioni; e così la popolazione.

Interessanti scenarî si hanno spesso fra una depressione e l'altra, e mentre in un luogo può aversi una successione sterminata di dune, in un altro predominano i *serir,* o le *hammada;* nomi — questi — intesi a significare, secondo espressioni indigene ormai consacrate dall'uso, vaste piane cosparse uniformemente di sassolini minuti e arrotondati come la ghiaia dei fiumi, oppure orridi altipiani caratterizzati dall'avere la loro superficie formata da irregolari lastroni. Montagne talora elevate ed invariabilmente brulle si ergono con frequenza, ornando il paesaggio di una particolare bellezza, propria solo delle regioni desertiche. Il clima per buona parte dell'anno vi è torrido, con temperature massi-

COME SI TESSE UN BARRACANO A BATRUN

GABR-ON - PESCA DI « VERMI » SULLE RIVE DEL BAHAR-ED-DUD.

me specialmente quando soffia il vento secco del sud.

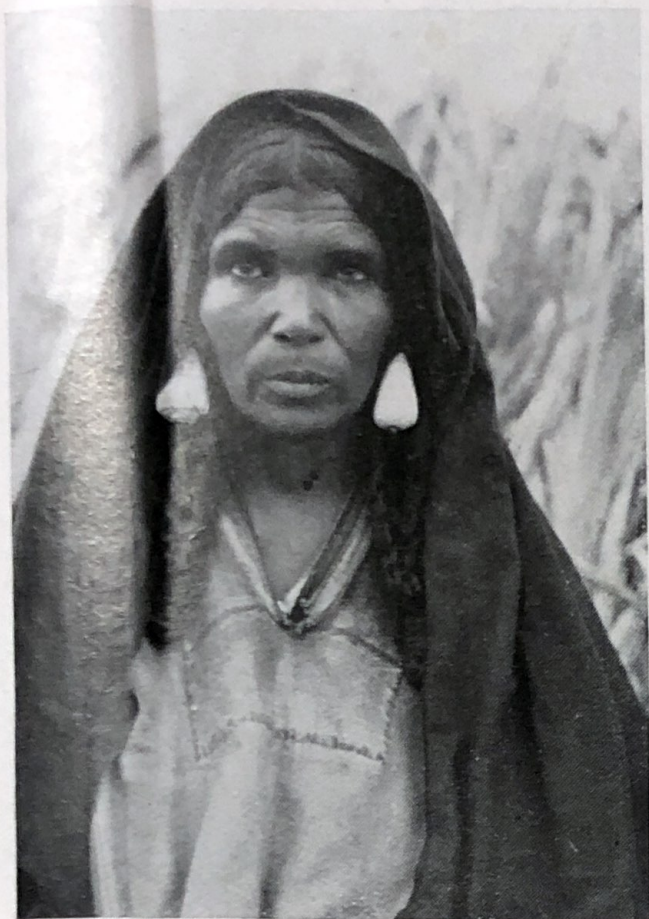
Un'escursione, per noi di interesse particolare, la conducemmo fino a Gabr-On, sul Bahar-ed-Dud, per studiarvi i Dauàda. È questa una popolazione la quale vive segregata nell'accennata regione dei laghetti, a nord dell'Uadi Agiàl. Si tratta di gruppi di uno o due centinaia di persone, agglomerate nei villaggi di Gabr-On, Truna e Màndara, le quali conducono un'esistenza tutta speciale in confronto alle altre genti del Fezzàn Fonte di vita per i Dauàda sono i laghetti in riva a cui vivono, perchè in essi prosperano, a legioni innumerevoli, dei piccoli animali, comunemente detti vermi, mentre sono in realtà dei crostacei del genere *Artemis*. I Dauàda se ne cibano con piacere e per giunta li commerciano.

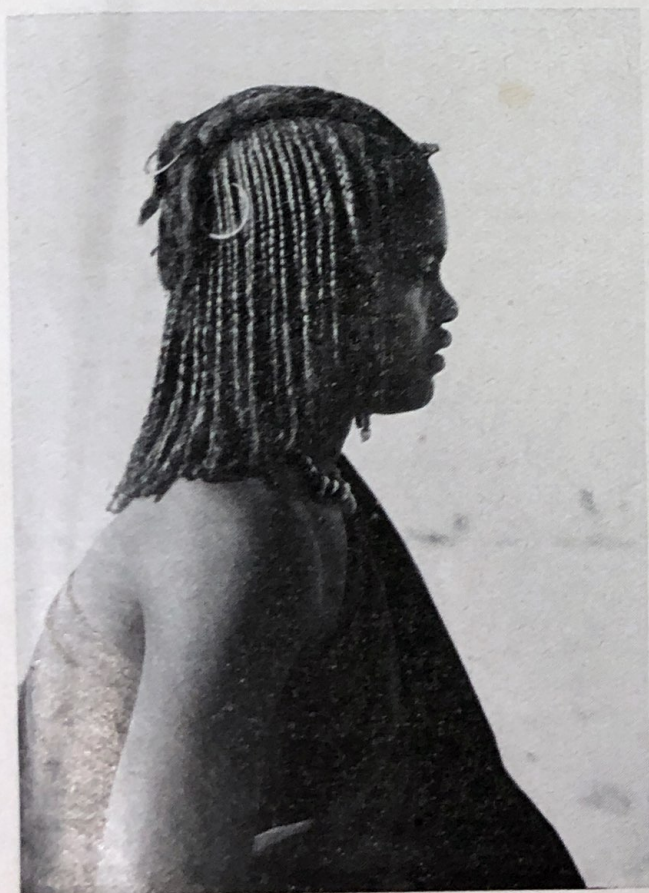
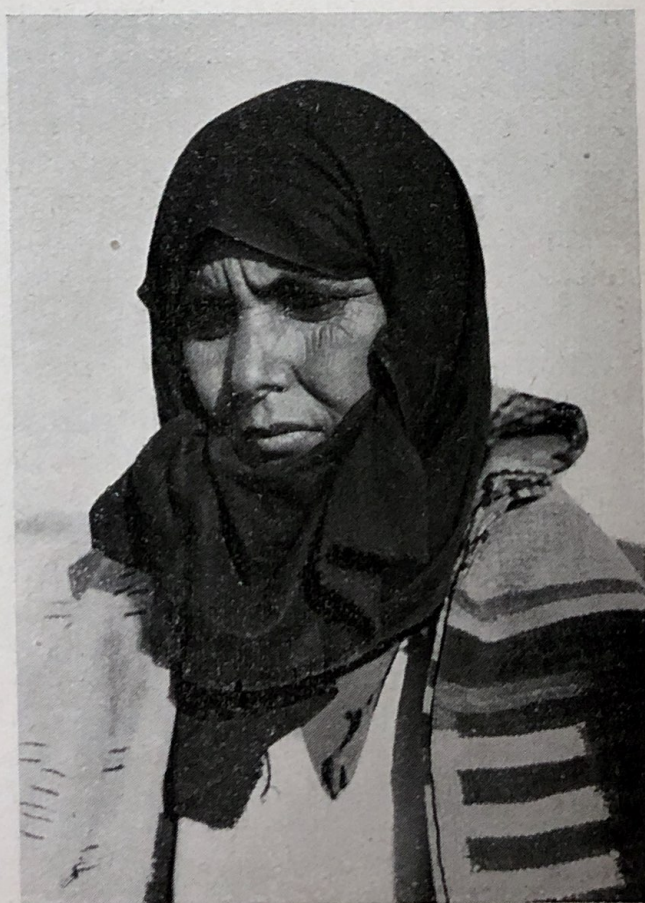
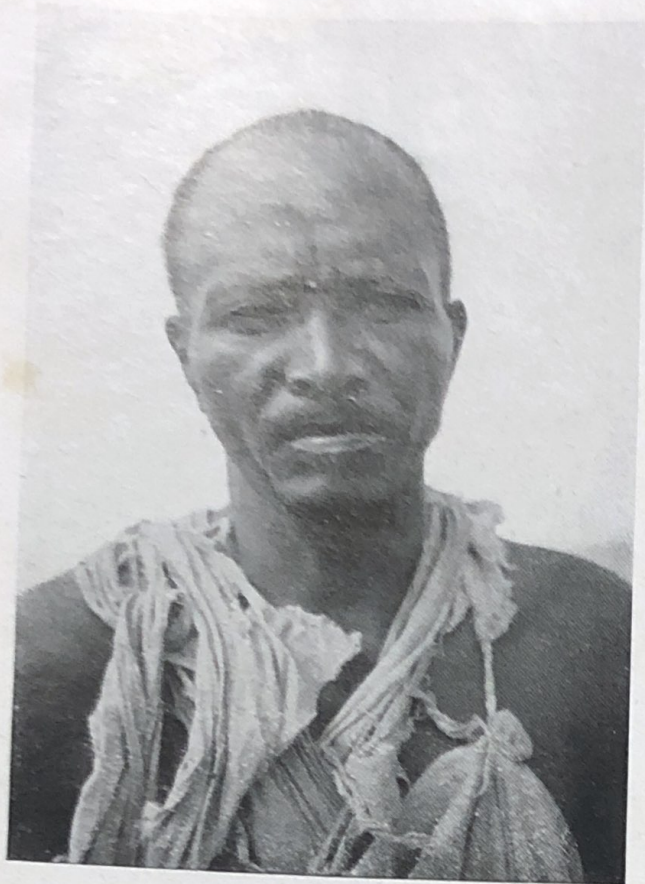
GATRUN - « DAL PARRUCCHIERE ».

GABR-ON - LA TOMBA DEL SANTONE ON.

L'escursione fino a Gabr-On è molto facile a farsi da chi si trovi nell'Uadi Agiàl. La via più comoda è da Chlef, raggiungibile in automobile. Da Chlef, poi, occorre meno di una giornata di cammello. Mi recai per la prima volta a Gabr-On attratto dalla fama creatasi in tutto il Fezzàn intorno a questi « mangiatori di vermi ». A riguardo di essi è stata prospettata qualche volta l'ipotesi di una appartenenza razziale pigmea o pigmoide; e siccome ho conosciuto di recente i veri Pigmei delle foreste del Congo, mi premeva fare in proposito qualche confronto.

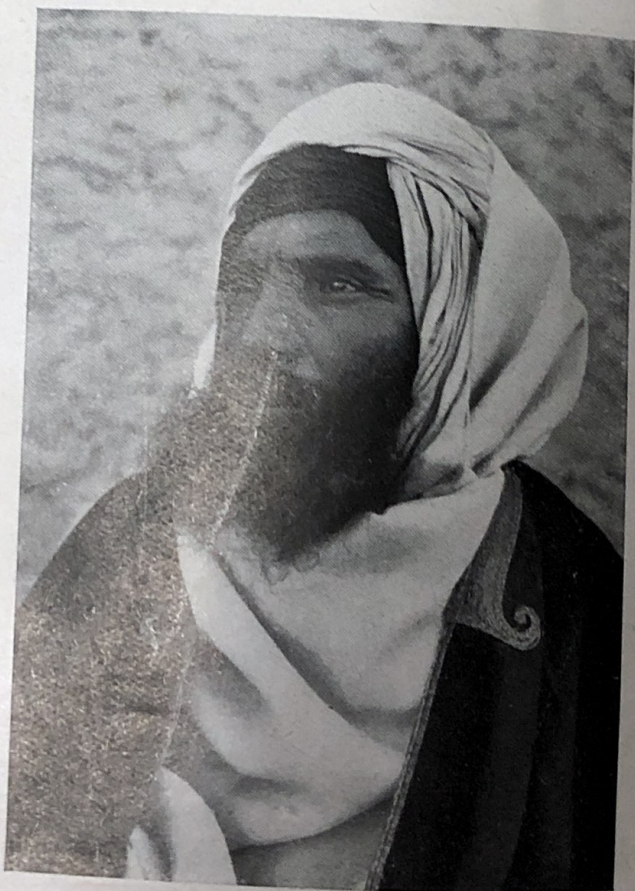
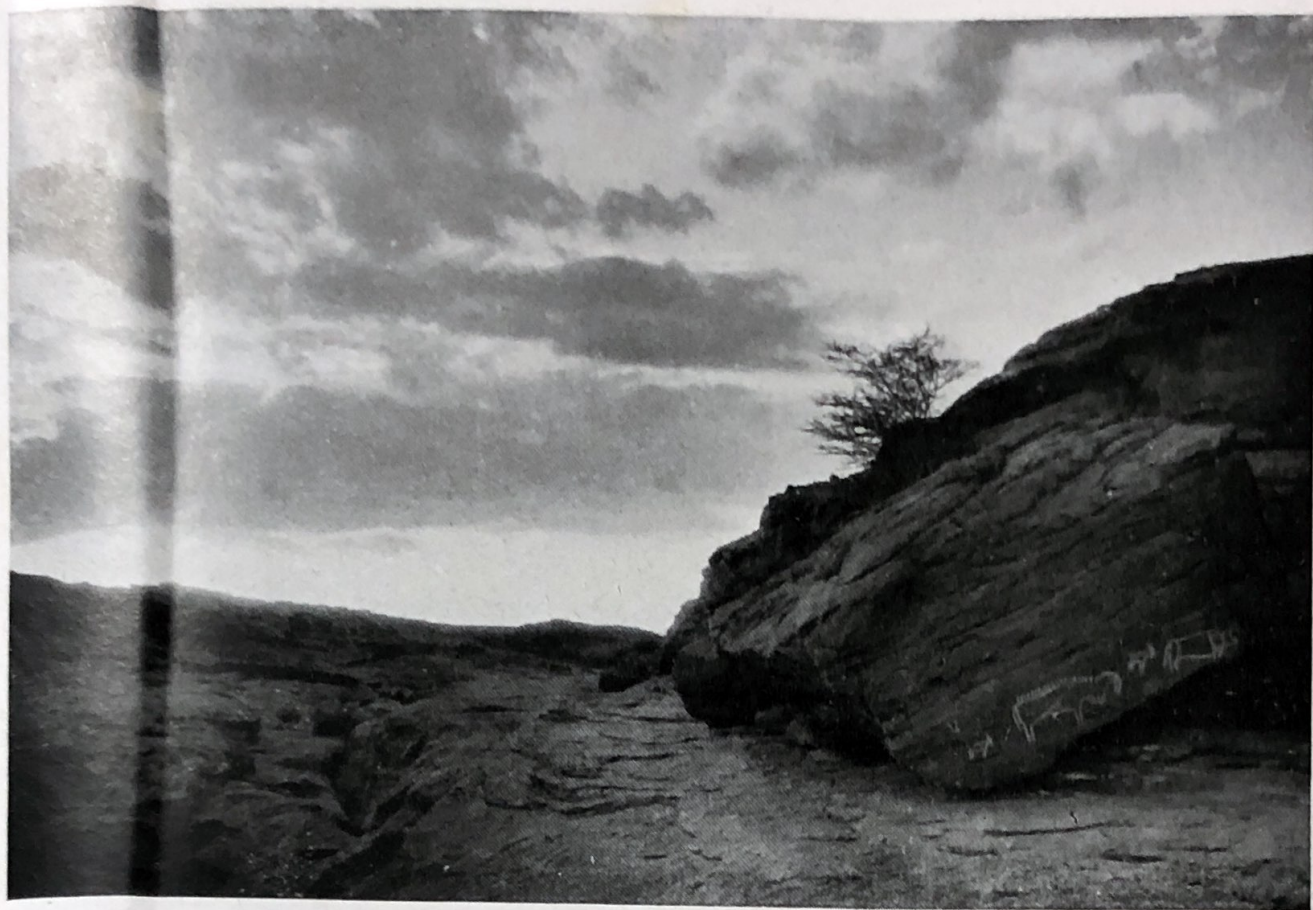
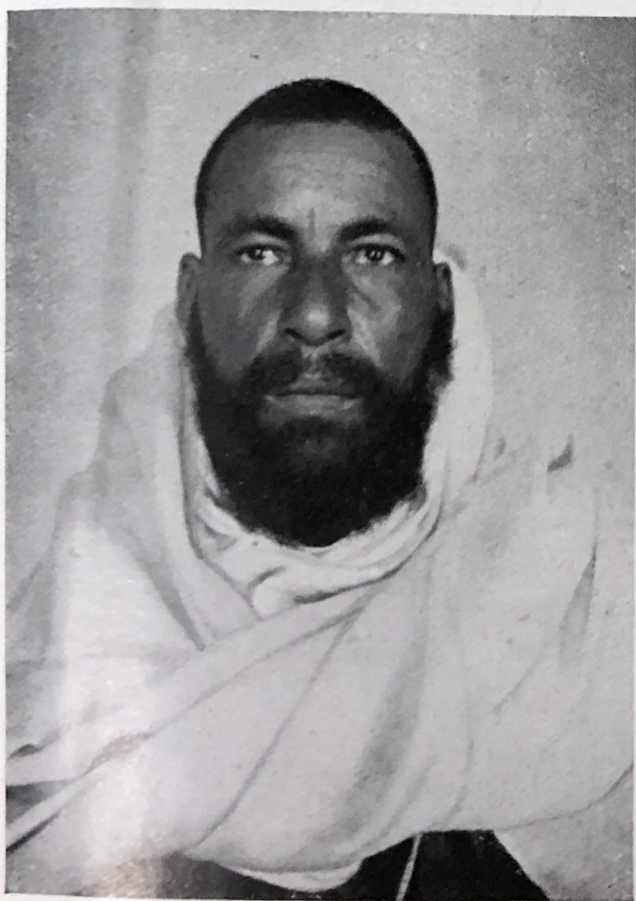
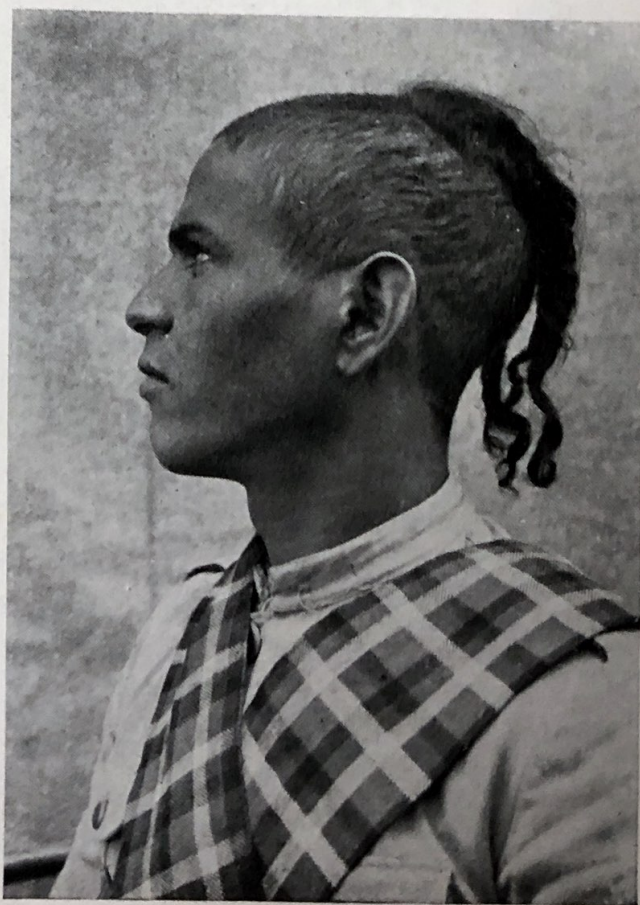
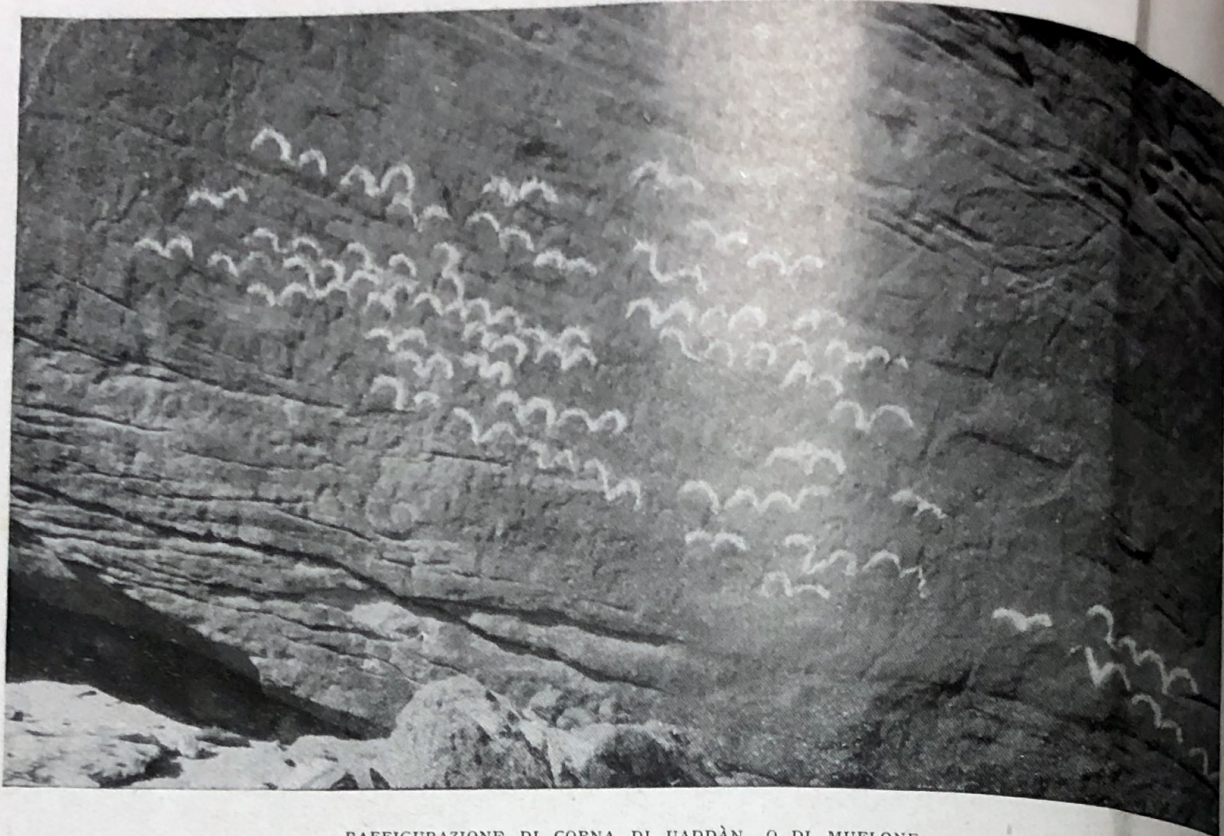
LA TOMBA ROMANA DI CECILIA PLAUTILLA NELL'UADI AGIAL (GERMA).

I Dauàda usano veramente come cibo fondamentale una pasta fatta colle *Artemie* dei laghetti. Le pescano a mezzo di speciali retini a lungo manico ed estesi a guisa di tubo che si restringe verso il fondo, mentre all'imboccatura hanno una

DONNA TUAREG (HOGAS).

DONNA TUAREG (HOGAS).

RAGAZZA TÈBU (GATRUN).

DONNA TUAREG (HOGAS).

TIPO INDIGENO DI GABR-ON.

trentina di centimetri di diametro. La raccolta è sempre abbondante, benchè ogni vittima sia tanto minuta da misurarsi appena in millimetri. Subito dopo la pesca, le donne provvedono a schiacciare e impastare i vermi in focacce di un paio di chili, che, quando son disseccate e pronte per la consumazione, hanno un colore quasi nero ed un odore alquanto sgradevole. Affettandole, mostrano un tutto omogeneo, di una consistenza un po' maggiore di quella del formaggio fresco, in cui nulla più si distingue della singolare provenienza.

A Gabr-On, fra le cose principali da vedersi è il Bahar ed-Dud, o « mare dei vermi », e l'oasi, una piccola e sparuta oasi circondata da altissime dune, per cui il laghetto è visibile soltanto quando proprio vi si è sopra. Vi sono poi gli abitanti, i quali, per quanto mi accòrsi sul posto, offrono problemi della più alta importanza allo studioso. È da notare che, data la loro industria della pesca e del commercio dei vermi, i Dauàda rifuggono dallo sposarsi con donne non pratiche e che non siano pertanto in grado di porgere loro valido aiuto nella bisogna. Ora, siccome soltanto le donne nate in riva ai laghetti rispondono a questa esigenza, ne deriva che i matrimoni avvengono sempre entro lo stesso e ben limitato gruppo di persone. Va aggiunta pure l'improbabilità, o meglio impossibilità, dell'aversi uomini estranei stabiliti sul posto, perchè l'industria dei vermi vi è per lunga tradizione considerata alla stregua di una privativa locale da salvaguardarsi dagli intrusi.

Non mi intrattengo molto sulle mie conclusioni antropologiche concernenti i Dauàda perchè di interesse soltanto per gli specialisti. A mio modo di vedere, almeno gli abitanti di Gabr-On non hanno nulla a che fare con elementi pigmei o pigmoidi. Piuttosto costituiscono un elemento eccezionale di indagine per appurare quanto influisca in un gruppo umano il riprodursi prolungato senza introduzione di individui nuovi dal di fuori. Per le loro caratteristiche somatiche essi non differiscono sostanzialmente dagli altri Fezzanesi, fra i quali, anzi, godono fama di laboriosi e di straordinariamente resistenti alle fatiche. Soltanto per delle malformazioni, alcuni rari individui ricordano in apparenza i Pigmei centro-africani. Senza dubbio i Dauàda conducono una vita degna di particolare attenzione e comunque fanno del-

TIPO TUAREG (HOGAS).

UN IMPORTANTE SETTORE DI ROCCE CON INCISIONI, NEL FEZZÀN.

TIPO TUAREG INANGASSATEN (UBARI).

TIPO TUAREG.

RAFFIGURAZIONE DI CORNA DI UADDÀN, O DI MUFLONE.

la loro patria un angolo di mondo piuttosto strano e uno dei più interessanti della Tripolitania.

Su altre genti del Fezzàn, come i Tuàreg e i Tèbu e i comuni Fezzanesi — nome quest'ultimo usato per indicare la maggioranza della popolazione sedentaria, miscuglio inestricabile di tutte le razze nord e centro africane — la missione condusse pure delle ricerche, riportandone schede antropometriche, fotografie in gran numero e raccolte etnografiche, le quali permetteranno presto un'illustrazione quale occorre di quei gruppi umani. Abbastanza si è già detto, in pubblicazioni diverse, intorno alle loro caratteristiche, così da dispensarmi ora dal dilungarmici.

Meno trattato è invece l'argomento delle incisioni e pitture rupestri. Di esse il Fezzàn è una miniera inesauribile e quasi inesplorata. Tale almeno rimase fino al 1932, all'epoca cioè dell'andata laggiù di una spedizione tedesca condotta dal Frobenius. Qualcosa facemmo noi di poi, e solo al margine del nostro lavoro, con risultati soddisfacenti soprattutto negli Uadi Zigza e Masaùda.

Questo delle raffigurazioni rupestri è un fenomeno molto spar-

INCISIONI RUPESTRI: I BOVI DEI GARAMANTI, GIÀ DESCRITTI DA ERODOTO E DOCUMENTATI DAI ROZZI GRAFFITI FEZZANESI.

INCISIONI RUPESTRI DEL FEZZÀN: IL CARRO A DUE RUOTE, QUALE ERODOTO AVEVA DESCRITTO.

so in Africa, ma in nessun luogo i disegni raggiungono le dimensioni frequenti a constatarsi nel Sahara. Animali come giraffe, struzzi, coccodrilli, bufali ed altri della antica fauna nord africana sono talora riprodotti in grandezza naturale o quasi; ma di solito coteste raffigurazioni non superano un metro o due nella dimensione maggiore. Intere pareti rocciose, di qualche diecina di metri di altezza, possono esserne coperte e in certi luoghi i disegni si contano addirittura a centinaia. Ragioni forse magiche spinsero i nomadi cacciatori della preistoria a darsi a coteste primitive manifestazioni di arte. A qualunque causa siano però dovute, per il ricercatore es-

INCISIONI RUPESTRI NEL FEZZAN - ANTICHI GUERRIERI.

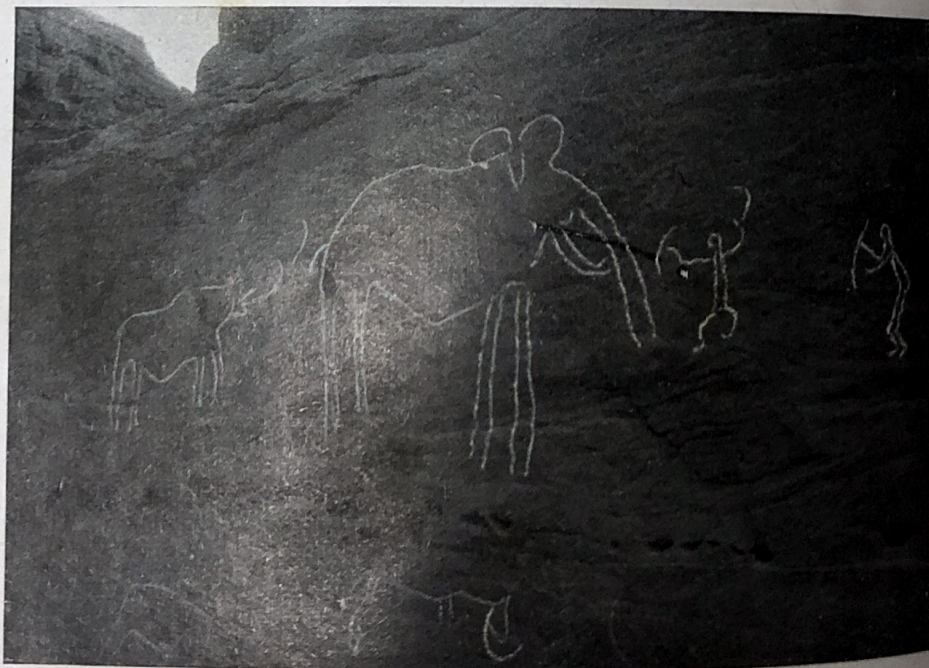
INCISIONI RUPESTRI DEL FEZZÀN: RAPPRESENTAZIONE DI ANTICHI GUERRIERI.

se costituiscono oggi dei preziosi documenti da cui è possibile attingere parecchie notizie su di un passato grandemente lontano della nostra terra nord africana. I suoi climi, la sua fauna e la sua flora ricevono da esse una illustrazione precisa, quasi come da una storia scritta ed ancor più, in molti casi, si hanno delle vere e proprie iscrizioni.

Cominciato nella preistoria, il fenomeno si protrasse molto innanzi nel tempo. Le ultime raffigurazioni sembrano infatti di data piuttosto recente. Una tecnica molto rozza fu seguita per ottenerle e ogni indizio ci porta ad escludere l'impiego di utensili metallici a tale scopo.

Furono usati invece dei punteruoli di selce, roccia abbondantissima in quasi tutto il Sahara. Essi sono rinvenibili sui luoghi stessi ove i disegni furono tracciati. Mentre le incisioni rupestri si trovano abbondantissime nel Sahara, molto rare vi sono le pitture, ugualmente su roccia, all'opposto di quanto si ha nell'estremo sud del continente, ma con dimensioni delle figure sempre molto ridotte in confronto di quelle nord africane.

Mentre nell'Uadi Masaùda trovammo quasi solo figure di animali e scene di caccia — fra esse una notevole di caccia all'elefante — nell'Uadi Zigza rilevammo dei disegni da considerarsi riproducenti i famosi buoi e carri dei Garamanti descritti da Erodoto nel V secolo av. Cristo. In quelle descrizioni, i Garamanti — la stirpe allora dominante sul Fezzàn — sono dati per gente dedita non solo alla guerra, ma anche alla pastorizia. Erodoto pretese che possedessero dei buoi muniti di corna ricurve in avanti e oltre il muso, per cui, nel pascolare, questi dovevano camminare all'indietro per non affondarle nel terreno. Sostenne inoltre che con carri a due ruote, tirati da quattro cavalli, i Garamanti conducessero delle spedizioni di guerra contro gli Etiopici trogloditi.

Osservazioni tanto straordinarie, poste in rapporto con lo stato in cui il paese trovasi certamente da secoli e per cui è impossibile a

INCISIONI RUPESTRI DEL FEZZÀN: SCENA DI CACCIA ALL'ELEFANTE.

TOMBE PREISTORICHE IN REGIONE DELL'UADI AGIAL.

buoi e cavalli di prosperare senza cure eccezionali, lasciarono sempre molti increduli. Per ragioni varie, su cui non posso qui insistere, occorre ammettere però che le condizioni di vita e di percorribilità del Fezzàn siano alquanto cambiate dai tempi di Erodoto a noi. Sta di fatto, intanto, che dei buoi come quelli da lui descritti si trovano disegnati su molte rupi del Fezzàn. In un luogo poi, che è appunto l'Uadi Zigza, sopra una stessa parete rocciosa trovammo disegnati e buoi e carri a due ruote tirati da quattro cavalli. I disegni, per quanto rozzi, vi sono anzi tanto precisi che, mentre dalle opere di Erodoto non si capisce a riguardo dei carri quale fosse la maniera di disporvi i cavalli, le incisioni rupestri del Fezzàn ci mostrano i quattro animali messi l'uno accanto all'altro, con i due centrali a contatto e i due laterali separati da una stanga. Il presunto carro dei Garamanti sembra così essere stato quanto di più semplice si possa immaginare, risultando da una sala e dalle due stanghe parallele, alle quali i cavalli venivano attaccati come detto. Sulla sala, e quindi fra le due ruote, trovavano posto uno o due uomini.

Oltre alle raffigurazioni rupestri, ci occupò la paletnologia. In fatto di ricchezza in utensili litici il Fezzàn non è certo secondo a nessun'altra regione africana. Le stazioni preistoriche vi si susseguono spesso senza interruzione, e in vari luoghi rinunziammo, benchè con dolore, a raccogliere documenti, per non appesantire troppo il nostro bagaglio. Per deliberato proposito saltammo tutte le stazioni già note e ci demmo a ricercarne di nuove, possibilmente con industrie nuove per la Tripolitania. Ricche raccolte riunimmo nei pressi dell'Uadi Amaùda e Zigza, ma ove il nostro bottino risultò maggiore e più soddisfacente fu nell'Uadi Agiàl, ove in stazioni da noi scoperte presso Chlef e presso Ras Tiglilìt trovammo in abbondanza un paleolitico quale mai era stato segnalato per la nostra Colonia.

I brevi accenni qui presentati, intesi a rispecchiare una parte del lavoro scientifico compiuto in pochi mesi dalla prima missione inviata dalla Reale Società Geografica Italiana nel Fezzàn, vorrebbero fare intravedere quanto fecondo di risultati si delinei il continuare delle ormai avviate ricerche.

LIDIO CIPRIANI.

SULLA VIA APPIA RISORGE UN'ANTICA CITTÀ ROMANA

La romanità di Minturno era attestata fino ad oggi dalle arcate di un acquedotto e dalla cavea di un teatro

Al viatore che, lasciata Gaeta e Formia, si recava a Napoli percorrendo la via Appia, quelle rovine si profilavano innanzi al di qua e al di là della strada, poco prima di arrivare al Garigliano, il classico Liri. Qualche cosa di più doveva esserci nel Cinquecento se il viaggiatore e disegnatore portoghese Francisco de Hollanda, lasciandoci una imagine che oggi si direbbe fotografica, della località, segna accanto al Teatro e all'acquedotto minturnese anche una *piramis*: probabilmente un antico sepolcro in forma di piramide come è quello di Caio Cestio presso la Porta S. Paolo a Roma. La piramide è oggi scomparsa, ed è scomparsa anche, sul fiume che lambiva la città antica, la vecchia *scafa*, il caratteristico passaggio del Liri, quando, caduto l'antico ponte della via Appia, il lento corso del Garigliano dal colore intensamente azzurro, si dovette attraversare in barca. La fune di questa barca era assicurata sulla sponda destra alla Torre costruita dal duca di Gaeta, Giovanni, poi *imperialis patricius*, in ricordo della grande battaglia della lega cristiana con a capo il papa Giovanni X, nel 915.

Sulla sponda sinistra, ma più presso la foce, un'altra torre fu costruita nella seconda metà del secolo X dal principe Capuano Pandolfo Capo di ferro e fu completata di merli nel secolo XV e ora restaurata a cura di Pietro Fedele alla cui pietà filiale molto deve la vecchia e la nuova Minturno.

Ma la Bastia e la scafa del Garigliano furono distrutte quando fu costruito nello stesso punto un pittoresco ponte di ferro sospeso sul fiume, negli anni 1828-1832, la prima costruzione del genere in Italia e tra le più insigni compiute dai Borboni del Regno di Napoli.

Demolito questo ricordo monumentale del Medioevo, è dunque la romanità che trionfa anche a Minturno.

RITRATTO DI AGRIPPINA O DI ANTONIA

La bella fuga degli archi dell'acquedotto romano che scendono dalla collina su cui fu poi costruita la Minturno medievale che prese il nome di Traetto appunto dalla prossimità al traghetto sul fiume, e l'antico teatro in rovina fanno ricordare il celebre episodio di Caio Mario, che nell'88 a. C. cercò salvezza con la fuga tra le paludi che allora circondavano la città. Notissimo episodio che non solo ha valso ai Minturnesi le lodi di Cicerone perchè fecero salva la preziosa vita di Mario, ma ha inspirato anche alcune opere della letteratura drammatica e dell'arte moderna. La presenza di Mario a Mintur-

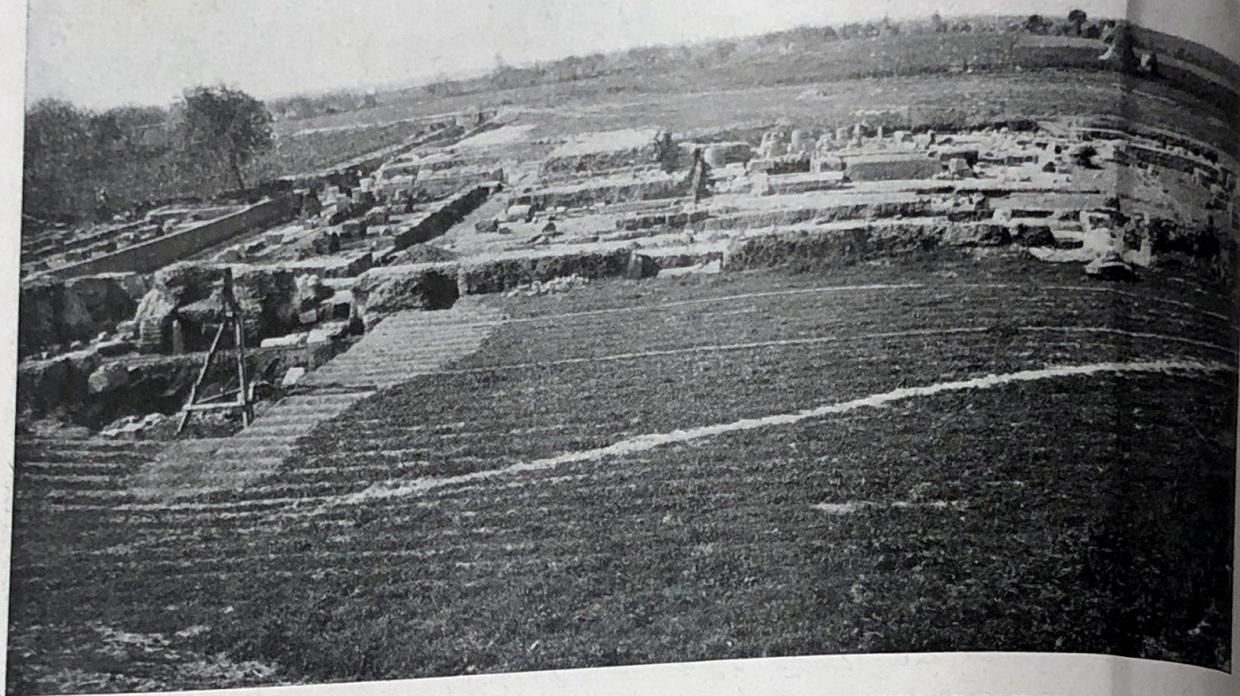
ACQUEDOTTO DI MINTURNO PRESSO LA VIA APPIA.

no, la breve sua prigionia, l'episodio del soldato Cimbro che, inviato ad assassinarlo, rimane soggiogato dal suo sguardo senza potere alzare la spada su di lui, trovano nella pittura del periodo napoleonico una vivida illustrazione per parte del pittore francese Dronais e nella letteratura drammatica dello stesso tempo per parte dell'Arnault che esordì a Parigi nel 1791 con una tragedia in tre atti, in versi, *Marius à Minturnes.*

Ma questo episodio, e cioè, per dirlo col verso di Giovenale, *exilium et carcer Minturnarumque paludes,* sebbene fosse il fatto storico più diffusamente noto anche perchè era stato riesumato in tempi romantici e accademici, non bastava a render nota la storia di Minturno. Sapevamo che questa città degli Aurunci e insieme con le sue vicine Ausona e Vescia, si era opposta alla egemonia di Roma nel 314 avanti l'era nostra, e che era divenuta colonia romana nel 296. Una seconda colonia romana a Minturno era stata inviata da Cesare o forse da Augusto, ma di quale entità fosse la città preromana, con quale pianta fosse stata costruita la colonia sotto i Romani e quale vita vi si fosse svolta, tutto ignoravamo. E poichè la città stessa era stata abbandonata dopo l'invasione dei Longobardi del 590, e non si era più ripopolata a causa anche della malsana situazione nella palude, c'era più che speranza di rintracciarne utilmente la storia sul terreno affidando al piccone dell'archeologo di rivelare quella vita che la penna degli storici non bastava a risuscitare.

Giacchè Minturno è anch'essa una città dalle molte vite come più chiaramente apparve dalla esplorazione del santuario della dea Marica fatto dal Maiuri e appare ora dagli ultimi scavi fatti.

Sono questi scavi e le esplorazioni ancora in corso, una benemerenza dell'Associazione Internazionale per gli Studi Mediterranei e del suo presidente e mecenate conte Costantini, il quale, in pieno accordo con il Governo Nazionale, ha potuto ottenere anche il concorso finanziario di una facoltosa istituzione americana, l'Università e il Museo di Pennsylvania.

Gli scavi cominciati appena un anno fa, sotto l'alta direzione della Soprintendenza della Campania e con l'assistenza del dott. Johnson, delegato americano, hanno dato già notevoli risultati, sia riguardo alla topografia della città sia riguardo alle sue vicende storiche, così da riscuotere il plauso di quanti

VEDUTA GENERALE DELL'ANTICO FORO DI MINTURNO E DEI MONUMENTI FINO AD OGGI SCOPERTI.

erano interessati alla resurrezione di questo antico centro di vita nella regione campana tra il Garigliano e il Liri. Compiacimento che non è soltanto di storici e di archeologi, ma anche di uomini politici, quale esperimento di collaborazione internazionale che si è tentato in Italia con felici effetti pratici: tra i quali non ultimo e non certo trascurabile, quello di richiamare intorno alle ricerche archeologiche italiane l'attenzione di paesi come l'America che dirigeva invece già da più anni il suo danaro e la sua indagine scientifica quasi esclusivamente nell'Egitto o nell'Oriente.

In questo scavo di Minturno si può dire davvero che il piacere nostro di avere ospiti e soci in una impresa archeologica gli americani è stato dagli americani stessi assai apprezzato e contraccambiato con il piacere di ottenere da parte nostra una ospitalità cordiale e generosa.

Lo scavo di Minturno, oltre all'aver dato modo a due nazioni amiche di conoscersi e di apprezzarsi reciprocamente sopra il terreno archeologico, ha prodotto anche eccellenti risultati scientifici, in quanto l'esplorazione di Minturno capitale degli Aurunci sul Liri e a breve distanza dal mare ha messo in nuova luce tutti i periodi della sua storia.

C'è anzitutto la città primitiva protetta da una cinta di mura poligonali con fondazioni molto primitive e che, a quanto appare dagli scavi iniziati, potrebbe risalire al secolo sesto o quinto avanti l'era nostra.

Di questa città primitiva nulla di preciso si può dire ancora: ma quando nel 312 a. C., fu costruita la via Appia questa passò attraverso la città stessa e probabilmente attraverso le porte già esistenti. Fatto notevole, perchè sappiamo che soltanto due anni prima, e cioè nel 314 a. C., Minturno con altri centri abitati dei dintorni era in guerra con Roma, la quale poi si impadronì definitivamente di essa mandandovi nel 236 una colonia, contemporaneamente alla colonia di Sinuessa.

Ebbene, anche di questa primitiva città romana così interessante per la storia delle colonizzazioni di Roma gli scavi hanno ritrovato chiare tracce. Si tratta di un muro di difesa a blocchi di tufo, che è stato costruito accanto alle vecchie fortificazioni, in modo che la città romana sembra abbia vissuto a

IL « TEMENOS » DEL TEMPIO RITENUTO DI GIULIO CESARE.

LA VIA APPIA ATTRAVERSO IL FORO DI MINTURNO E UNA FONTANA SEMICIRCOLARE DI ORNAMENTO.

IL FORO DELLA COLONIA DI MINTURNO CON I BASAMENTI DI UN GRANDE PORTICATO.

lato della città aurunca con un piano che ripete sostanzialmente quello delle primitive colonie romane così bene illustrato dalla antichissima Ostia. E proprio nel mese di luglio sono apparsi in alcuni saggi presso la strada, alcune torri poligonali in pietra che ci indicano la linea di cinta sul lato est della città.

Per ora è venuta in luce una parte del Foro di Minturno repubblicano e imperiale. Si tratta di una grande piazza per usi religiosi e civili, chiusa per tre lati da un doppio porticato a colonne, le quali sembrano aver avuto architravi e tetto di legno rivestiti di terracotta, giacchè molte e belle terrecotte decorative sono state ritrovate nei primi scavi. Due facciate di questo porticato prospettavano sulla via Appia; e basterebbe questo ritrovamento per assicurare l'importanza archeologica dello scavo compiuto.

Dentro la piazza, chiusa dal porticato che fu ricostruito due volte, si erge un tempio a tre celle, probabilmente il *Capitolium* della colonia. Della cui decorazione primitiva e successiva molte terrecotte sono state trovate e anche un pozzo votivo, costruito forse dopo un incendio del tempio dovuto a un fulmine. Al tempo di Augusto, oltre alla ricostruzione del *Capitolium*, sono da assegnare l'acquedotto e il teatro di Minturno, di cui esistono numerosi e cospicui avanzi.

E non sono i soli a far di Minturno una zona monumentale già imponente, perchè un altro tempio dell'epoca dell'imperatore Claudio è venuto in luce accanto al tempio principale. Ed è stato un ritrovamento molto importante quello di 23 cippi di marmo con iscrizioni di età repubblicana che originariamente stavano nel Foro e che furono adoperati come basamento del nuovo tempio. L'impero volle talvolta, anche in questo modo, cancellare il ricordo della Repubblica.

La parte orientale del Foro sull'altro lato della via Appia è anch'essa di età repubblicana, a giudicare almeno da un tempio approssimativamente dell'età di Cesare che ne occupa la fronte con un colonnato su tre lati. Lo scavo è stato abbastanza rapido e facile, in quanto che le rovine di questi tre templi erano poco al di sotto del piano di campagna. Rimane da scavare il Foro imperiale che si allargò al di là del Foro repubblicano, e, a quanto sembra da ruderi emergenti sul terreno, dovrebbe essere ben conservato.

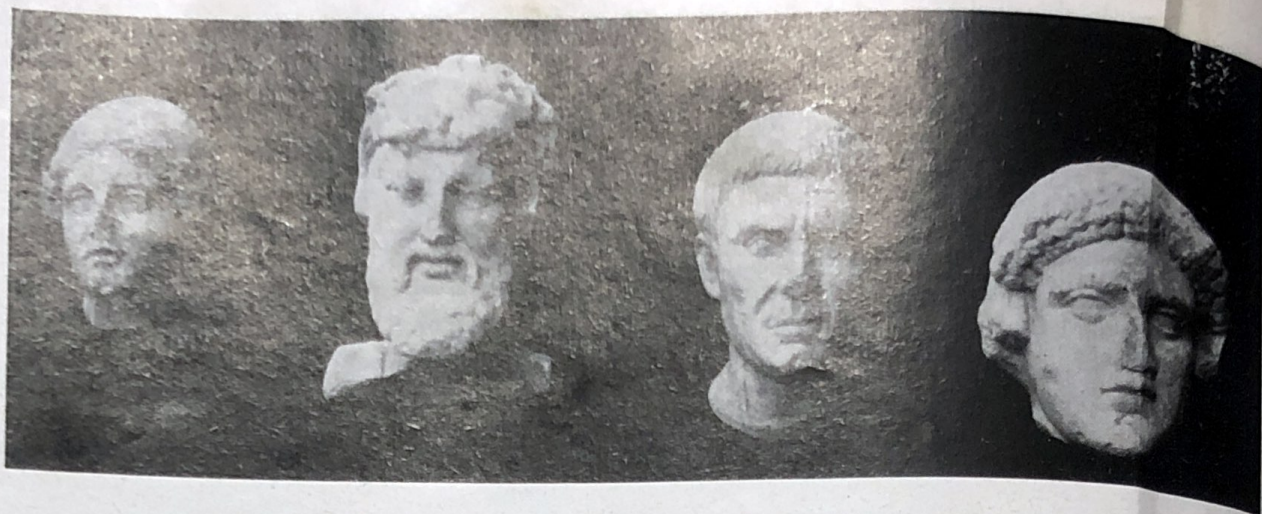
Tra l'altro appare un grande edificio, forse una basilica, circondato da colonnato. Del resto, il Teatro che si è esplorato nell'ultimo

COSTRUZIONI DI UN TEMPIO NEL FORO DI MINTURNO.

periodo della campagna di scavo, ha rivelato in quale buono stato di conservazione siano i monumenti minturnensi e come chiare siano le loro vicende. Il Teatro, infatti, costruito sotto Augusto, è stato forse ampliato sotto gli Antonini e di nuovo riparato nel terzo secolo dell'era nostra: colonne e sculture trovate in esso indicano che il saccheggio dei marmi non fu completo. E c'è grande speranza di importanti trovamenti.

Intendimento dell'Università di Pennsylvania e dell'Associazione per gli Studi Mediterranei in accordo con il Soprintendente della Campania è però, per la prossima campagna autunnale di scavo, di esplorare la città più antica, e le sue fortificazioni, nonchè constatare i limiti della colonia romana del 296 a. C.

L'interesse dell'esplorazione di Minturno è dunque, almeno in un primo tempo, soprattutto topografico. Per questo, pur essendosi dovuto limitare lo scavo ad una piccola zona, non si è trascurato di prospettare dei problemi di topografia, come la ricerca delle porte della città, di cui si conosce già la occidentale, e la ricerca delle opere fluviali sul Liri. Si ricercherà anche la sua necropoli, che potrebbe fornire dati preziosi per illustrare la primitiva civiltà del popolo degli Aurunci. Intanto, il primo anno della campagna archeologica ha dato anche ritrovamenti di vari oggetti d'arte, oltre quelli trovati nel Teatro, tra i quali due Veneri, molti buoni ritratti romani, di Augusto e di Domiziano, forse uno di Germanico, e uno di Antonia; nè mancano quelli ancor più interessanti di età repubblicana e di tarda età imperiale. Soprattutto notevoli sono i ritrovamenti di terrecotte decorative evidentemente d'importazione, e che non sono soltanto necessarie per la ricostruzione grafica di alcuni monumenti di età preimperiale ma aggiungono qualche cosa di utile alla nostra conoscenza della coroplastica antica.

L'avere ritrovato una ricca messe di sculture e di cose d'arte è cosa assai importante perchè dimostra che le affrettate esplorazioni della fine del secolo diciottesimo, pur avendo arricchito il museo di Zagabria di pa-

TESTE IDEALI E TESTE-RITRATTO TROVATE NEI RECENTI SCAVI.

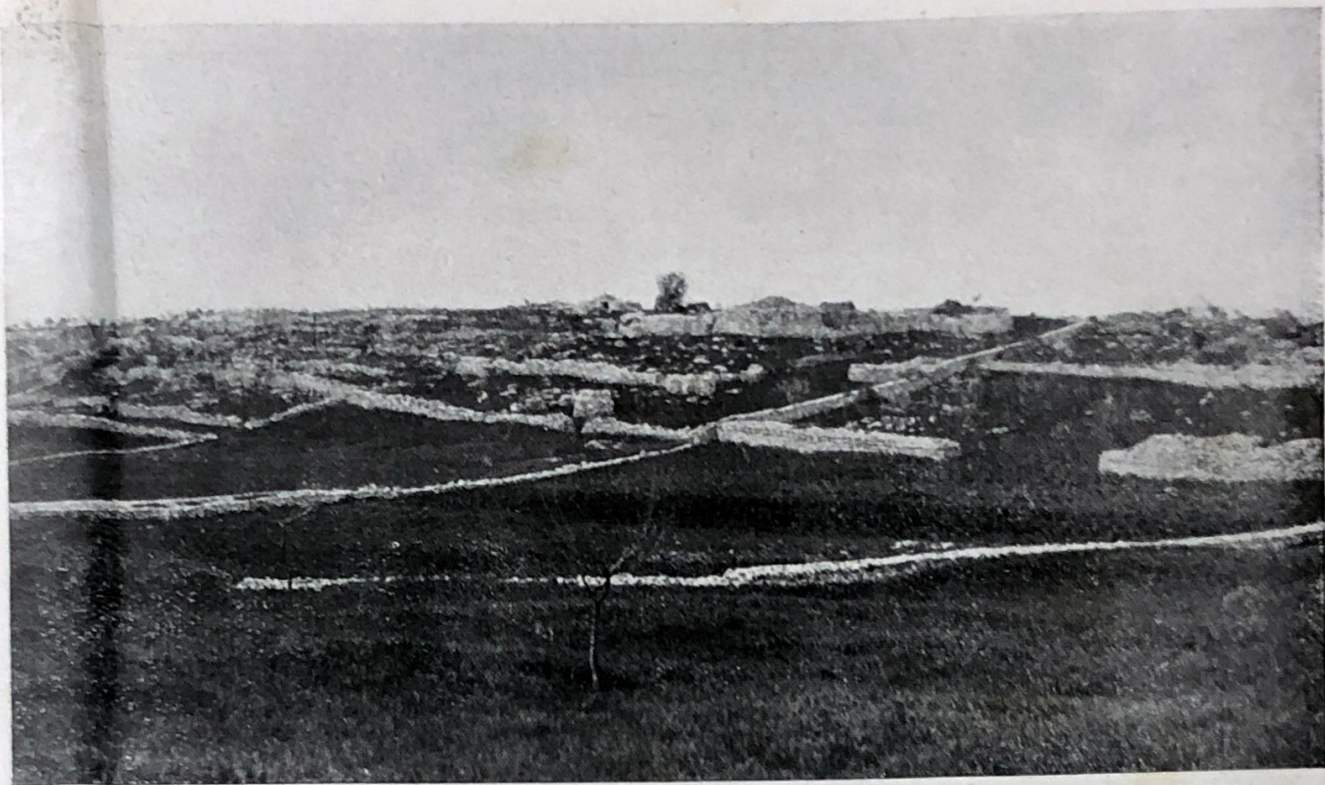
recchi marmi minturnesi, non hanno fatto gran danno, e anche dal lato artistico c'è molto da attendersi da uno scavo sistematico delle rovine. Quanto alle iscrizioni, l'averne ritrovate già 350 circa, indica che in breve tempo saremo in grado di conoscere con gli stessi documenti cittadini, la popolazione romana di Minturno, illustrata nella sua storia anche da molte monete, tra cui parecchie di età repubblicana.

Si può dire insomma che lo scavo di Minturno offrirà presto una delle visioni più complete e organiche della storia della civiltà dell'Italia antica, nel suo aspetto aurunco e romano. Quando si saranno scavati gli edifici pubblici sul Foro, oltre ai templi già scoperti, e ampliata la rete stradale, perfettamente conservata, come appare già dalle strade scoperte, tra cui il tratto della via Appia, che attraversava la città, Minturno sarà certamente una delle città morte del più alto interesse. Interesse che non si arresta all'età preromana e romana, ma discende fino all'età medievale. Gli scavi hanno già rivelato un particolare ignorato della sua storia durante l'invasione dei Goti. Giacchè si sono trovati tre cippi onorari portati via dal Foro nelle mura frettolosamente riparate e rafforzate dopo la lunga pace imperiale, e proprio in quel tratto di cinta che fiancheggia la via verso il ponte sul Garigliano. Del resto, a Minturno sembra fossero state inviate da Totila le mogli dei senatori romani fuggite da Roma. Un'altra grave ora di pericolo suonò quando schiere alemanne si spinsero nella campagna, e l'ultimo colpo lo ricevette Minturno dalla invasione longobarda, tantochè nel 590 Gregorio Magno riuniva la chiesa di Minturno a quella di Formia.

Quanto possano giovare gli scavi stessi alla chiarificazione dell'ultima storia minturnense ha dimostrato una preziosa moneta di Alberico II, il celebre principe e senatore dei Romani; moneta ritrovata in molto migliore stato di conservazione che non i soli sei esemplari che finora se ne conoscevano. Ed è da sperare che in una città abitata da numerosa colonia orientale, come dimostrano le iscrizioni rinvenute, sia rimasta traccia anche del Cristianesimo primitivo che dovette ivi essere presto introdotto.

Così, mediante questo felice esperimento di collaborazione scientifica internazionale, di cui va dato merito all'Associazione Studi Mediterranei per averlo promosso e alla Direzione generale delle Belle Arti per averlo accolto, la Campania, forse la più ricca regione archeologica italiana, vedrà accresciuti i suoi monumenti d'un nuovo gioiello monumentale.

La redenzione di questa terra dalla palude e dalla malaria, si accompagna dunque ad una resurrezione di una città preromana e romana di grande interesse. Non lontana dalla nuova città di Littoria, creata per volere del Duce, Minturno risorta anch'essa, attesta che le glorie del passato si ricongiungono alle fortune presenti dell'Italia.

GUIDO CALZA.

OPERE DI PROTEZIONE DEL TERRENO VEGETALE: MURI A SECCO IN « LAMA PETRONE » NELLE PROPAGGINI DELLE MURGE DI CASSANO.

LAME E GRAVINE IN PUGLIA

Gran parte della Puglia difetta di corsi d'acqua superficiali e perenni: più che alla scarsezza delle piogge tale deficienza è da attribuirsi alla semplicità del rilievo, alla notevole vicinanza delle zone interne al mare e, soprattutto, alla permeabilità dei terreni — calcari compatti e tufi — che vi sono predominanti. Le acque di pioggia vengono di solito assorbite nel sottosuolo dopo un corso superficiale più o meno breve e, per vie sotterranee, defluiscono nel mare, lungo la linea di costa, con piccoli e innumerevoli sbocchi. Da ciò dipende essenzialmente la mancanza dei corsi d'acqua e dei laghi, e dipende pure la deficienza di acque potabili e d'irrigazione; da ciò deriva alla Puglia lo speciale tipo di paesaggio, il così detto « paesaggio carsico », che è proprio di tutte le regioni a costituzione calcarea.

Ma, a differenza di molti altri paesi carsici, la Puglia non è disseminata di doline, di voragini, di conche più o meno profonde; se queste particolari forme non mancano, non sono però diffuse su vaste aree con grande frequenza e intensità. Largamente diffuso è, invece, nella Puglia l'avvallamento, che spesso è interrotto da inghiottitoi o che a voragini-inghiottitoi mette capo dopo un percorso più o meno lungo: è pur esso una forma carsica, ma non è la più comune; non è cioè la conca, ma la valle o la fossa carsica. Il più delle volte, gli inghiottitoi che s'incontrano lungo l'avvallamento non sono in grado di assorbire tutte le acque che vi si raccolgono; e questo accade più specialmente nei tratti in cui il solco vallivo presenta una forte pendenza e nei periodi di piogge copiose, a carattere temporalesco. In quest'ultimo caso, la maggior parte delle acque scorrono nella regione come in una complessa rete-idrografica — con corsi principali, affluenti e subaffluenti — e vanno a sboccare superficialmente nel mare: si tratta però di una rete idrografica che funziona per poche ore o al massimo per qualche giorno; solo in qualcuna delle valli più profonde l'acqua continua a defluire per più lunghi periodi di tempo.

Valli profonde, alcune volte a forma di burroni, s'incontrano soltanto nel Gargano e nel versante ionico delle Murge, lungo la così

SERIE DI MURI A SECCO DISPOSTI LONGITUDINALMENTE SUL FIANCO DI UNA LAMA.

detta fossa premurgiana, che divide la Puglia dalla Lucania: appunto nella fossa premurgiana esse prendono comunemente il nome di *gravine*. Nella massima parte, invece, della Puglia centrale e meridionale, gli avvallamenti, in conseguenza degli scarsi dislivelli del terreno, rappresentano di solito lievi incisioni superficiali: ad essi si suol dare il nome di *lame*. Le lame e le gravine sono, dunque, le linee d'impluvio in tutta quella vasta area della Puglia che è compresa tra l'Ofanto e il capo S. Maria di Leuca; di tale area questi solchi vallivi costituiscono i tratti di maggiore accidentalità fisica e di più spiccata importanza economica.

***

Le *lame* assumono forma e dimensioni diverse: da quelle lunghe 100 metri a quelle di oltre 30 chilometri di sviluppo; dalle strettissime a quelle di larghezze enormi; alcune hanno percorso rettilineo con notevoli pendenze, altre si allungano in tortuosità e in risvolte irregolari; in qualche tratto le fiancate sono ripide, in molti altri, invece, esse si confondono col terreno circostante; ve ne sono di isolate, di ramificate, di confluenti in una lama maggiore; qualcuna è pur scavata nelle argille, ma il massimo numero affonda nei tufi e nei calcari; e queste variano dai casi in cui il letto è quasi impermeabile a quello in cui esso è permeabilissimo.

In un terreno con scarse elevazioni come è quello della Puglia, la lama è l'unico fattore di varietà nel rilievo e nel paesaggio generalmente uniforme e piano. Nel tratto costiero tra l'Ofanto e Brindisi, le lame hanno intaccato la serie di dune litoranee spesso impedendo che si formassero gli acquitrini e infierisse la malaria, hanno spezzato il contorno creando l'unica sezione di coste frastagliate e quindi portuose in tutta la Puglia (fatta eccezione del Gargano), e con il loro decorso fra l'interno e il mare hanno segnato il tracciato delle principali vie storiche ed economiche della regione: lungo le lame, aperte verso l'oriente, penetrarono in tutti i tempi dall'Adriatico immigranti ed invasori e discesero agli ancoraggi costieri i prodotti dell'agricoltura e dell'allevamento. Sulle lame sorsero i primi insediamenti umani e si affermarono le remotissime civiltà della Puglia. Le lame, costituendo le fasce di massima fertilità della regione, ne hanno per millenni distinto le uniche zone agrarie, in contrapposto alle vastissime zone pascolative diffuse sui dossi e

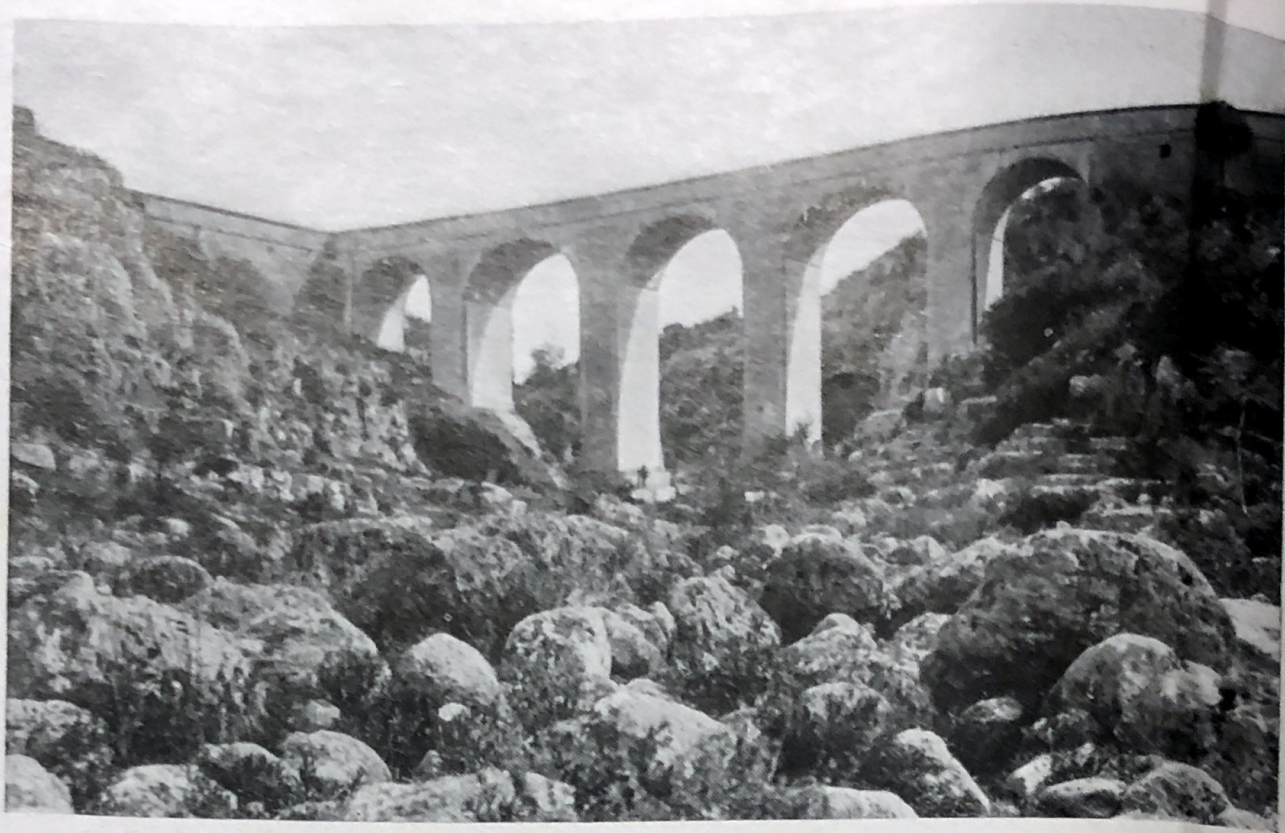
VEGETAZIONE SULLA PARETE DI UNA LAMA IN CUI IL TERRENO AGRARIO È TRATTENUTO CON OPERE DI PROTEZIONE.

su tutte le aree di maggiore altitudine. Solo nei periodi di sovrapopolazione — come è specialmente quello che ora attraversiamo — le colture risalirono le fiancate delle lame e gradatamente si sostituirono al pascolo e alla macchia.

Dalla grande fertilità delle lame trae la regione pugliese la sua maggiore ricchezza. Quasi sempre le lame individuano le sole contrade della Puglia in cui il terreno vegetale raggiunga un notevole spessore: in esse l'*humus* vien trascinato dalle acque dilavanti, che per arricchirle ne spogliano le zone più alte; in esse perciò si raccoglie la massima parte della terra rossa, che accompagna tutte le rocce calcaree e che è fertilissima. Ad accrescerne la fecondità, in un paese a clima semiarido come la Puglia, contribuisce l'acqua stessa, che vi accorre pur nelle più piccole piogge e che vi mantiene per più lungo tempo un notevole grado di umidità.

Purtroppo, però, nell'acqua che vi crea la floridezza si nasconde il peggior nemico della lama: quando infatti, nei violenti nubifragi, vi precipita con enorme impeto, nulla più resiste alla sua violenza distruggitrice, e alberi, cespugli, opere umane, e lo stesso terreno vegetale vengono trascinati nel solco vallivo alle volte per vari chilometri e vengono abbandonati nelle aree sottostanti o nella fascia costiera o addirittura nel mare. In tali periodi, per fortuna non frequenti, le lame perdono il loro aspetto ridente e gaio: per esse passa, con lo schianto della massa travolgente, l'ombra paurosa della desolazione e della morte; e su giardini amorosamente curati, e su vigneti, uliveti, mandorleti sorti con i sacrifizi e i sudori di lunghissimi anni, e su colture ortensi affermatesi meravigliosamente, sol per virtù e tenacia di lavoro, si abbatte la torbida furia dell'onda devastatrice che squassa e svelle e sconvolge ogni cosa; e ponti vengono asportati e strade distrutte e città allagate.

Bari conosce l'ira della « mena » — come appunto suol appellarsi quest'onda travolgente — nelle lame delle sue Murge: solo durante l'ultimo trentennio essa ha subìto le tre funeste alluvioni del febbraio 1905, del settembre 1915 e del novembre 1926, che piombarono disastrosamente sulla città, disseminandovi lo spavento e la morte.

L'uomo si vien difendendo dai pericoli di questi attacchi della cieca violenza delle forze naturali, e ha circuito dalla parte di sud Bari e le sue immediate campagne di canali collettori che devieranno le future correnti di acque alluvionali; purtroppo, però, nulla

LETTO ROCCIOSO E BRULLO DELLA GRAVINA DI CASTELLANETA.

egli potrà fare per impedire che in queste infauste giornate per l'economia agraria della Puglia, milioni di metri cubi del miglior terreno vegetale della regione vengano trascinati vorticosamente attraverso le lame e dispersi nel mare. Non potrà impedirlo, ma potrà ridurne la portata e il danno: basterà che egli restituisca a tratti sapientemente scelti nelle alte lame il mantello boschivo che un tempo improvvidamente portò via; basterà che con opere più imponenti egli segua l'esempio che da secoli gli offre il singolo agricoltore, il quale, per trattenere come meglio può il terreno del suo piccolo podere attraversato dalla lama, vi costruisce longitudinalmente sulle fiancate e trasversalmente nel letto, serie parallele di muri a secco, a forma di briglie e di massicciate; basterà che abbia cura delle tante voragini (dette « grave ») che il terreno di trasporto tende ad ostruire, e che vigili sul loro normale funzionamento.

Così, oltre che alla difesa delle città, sarà in parte provveduto alla protezione delle lame stesse e alla conservazione di una ricchezza, a cui soprattutto la Puglia deve le sue recenti fortune e da cui dipende la vita medesima della sua fittissima popolazione.

***

Se alle volte può pur darsi che l'osservatore superficiale, il quale attraversi rapidamente la Puglia, non fermi la sua attenzione sulle lame e sul complesso reticolato che esse formano, è però impossibile che egli non riporti una sia pur fugace impressione delle *gravine* e delle loro pareti ripide e selvagge. Quando, percorrendo la via che da Bari mena a Taranto, egli si sarà affacciato, dopo il pianalto di Gioia del Colle, alla magnifica terrazza che sovrasta al mar Ionio, egli valicherà questi profondi avvallamenti su alti ponti, da cui sarà spinto ad ammirare la imponenza e l'orrido del precipizio, la varietà del fondo, le erosioni lungo le fiancate, la vista degli abitati che ne dominano gli orli, il contrasto di vegetazione fra l'arbusto della macchia che qua e là interrompe la nudità delle pareti rocciose e la ricchissima distesa degli uliveti che popolano fino a perdita di occhio la piana sottostante. Egli sarà, anzi, sorpreso della notevole accidentalità del terreno, dopo il lungo percorso sulle vie del versante adriatico, le quali si svolgono in zone quasi sempre piane o a debolissimo declivio. Gli è che questa parte delle Murge che è rivolta alla Lucania — e che anzi in

TERRAZZE DI COLTURE ORTENSI CREATE, IN MEZZO A UN CENTRO ABITATO, SULLE FIANCATE DI UNA GRAVINA PUGLIESE.

CASTELLO MEDIOEVALE ERETTO IN PROSECUZIONE DELL'ERTA FIANCATA DI UNA GRAVINA.

SERIE DI GROTTE NELLA RIPIDA PARETE DI UNA GRAVINA SECONDO L'ANDAMENTO DELLE STRATIFICAZIONI DEL TUFO CALCAREO NEL QUALE FURONO SCAVATE.

un tratto, col territorio di Matera, si considera spettante alla Lucania stessa — scende con più ripidi pendii verso il mar Ionio ed è alla superficie costituita dalla massa tufacea che le acque selvagge hanno, nel recente sollevamento della regione, più rapidamente inciso e intaccato, affondandosi anche nei sottostanti calcari e dando appunto origine a quei burroni, o gravine, che molti avvicinano, pure per la forma, ai famosi « cañons » del Colorado nel Nordamerica. Nell'area delle gravine, quindi, l'azione meccanica delle acque correnti è tuttora notevole, mentre l'attività carsica si svolge con minore intensità che nell'area delle lame.

Anche le gravine, peraltro, assumono aspetti diversi: dai punti in cui per la poca profondità si direbbero piuttosto lame, a quelli in cui precipitano per centinaia di metri; dai punti, quindi, in cui il letto è assai dolce e ben coltivato, a quelli nei quali il letto è ripido e sassoso, privo di qualsiasi forma di vegetazione; e vi sono gravine di oltre 40 chilometri di sviluppo; e alcune stabiliscono reti di avvallamenti ancora più vaste di quelle formate dalle lame; e non mancano tratti di gravine in cui l'operosità agricola ha con muri di protezione mantenuto il terreno vegetale pur sulle ripide fiancate e vi ha creato orti, frutteti e giardini ricchissimi.

Una caratteristica comune a molte gravine sono le grotte che ne sforacchiano le pareti nei tratti di notevole ripidità. Esse rappresentano talvolta un effetto dell'erosione, tale solite manifestazioni dell'attività carsica. l'altra, nel terreno calcareo di base, una delle solite manifestazioni dell'attività carsica. Assai più frequentemente, però, le grotte delle gravine non sono un fenomeno naturale, ma costituiscono un prodotto dell'attività umana: l'uomo ha approfittato della grande facilità dello scavo nella massa tufacea e, nelle varie fasi del suo progresso civile, vi ha creato la sua casa, i suoi templi, i ricoveri per gli animali domestici e i ripostigli per i suoi utensili da lavoro. Molte volte le grotte si succedono dall'alto in basso in lunghe serie, in corrispondenza della successione degli strati di tufo pliocenico nel quale si affondano. Genti preistoriche ebbero le loro abitazioni trogloditiche nella gravina di Matera; i monaci basiliani scavarono le loro chiese nella gravina di Massafra; grotte per case e per stalle furono aperte in tempi diversi nelle gravine di Palagianello, di Ginosa, di Laterza, di Castellaneta e nella « gravina » per antonomasia su cui sorge la grossa città di Gravina.

Questa facilità di scavo favorì il primo

PALAGIANELLO, SULL'ORLO DI UNA GRAVINA, SUL CUI FIANCO — PROCEDENDO DAL BASSO IN ALTO — SI NOTANO: LE FITTE COLTURE ARBOREE, LE VECCHIE CASE IN PARTE SCAVATE NEL TUFO, LE COSTRUZIONI MODERNE.

GROTTE SFORACCHIATE NELLA PARTE PIÙ ALTA DELLA FIANCATA DI SINISTRA NELLA GRAVINA DI MATERA

MURI A SECCO E GROTTE NEL TUFO DELLA GRAVINA DI MASSAFRA.

costituirsi dei nuclei abitati, i quali in un periodo di ulteriore sviluppo approfittarono dell'accidentalità di terreno che la gravina presenta per crearsi i vari elementi di difesa: tutti i centri delle gravine eressero i loro castelli medioevali in prosecuzione dell'erta parete del burrone. Nel maggior numero dei casi, l'ampliamento urbano di questi centri partì dal primitivo gruppo di grotte che vi fu scavato; la massima parte della popolazione passò dopo, gradatamente, dall'abitazione trogloditica alla casa di tipo normale, sicchè a poco a poco dall'alta parete della gravina l'abitato si estese sul vicino orlo pianeggiante.

Oggi le grotte sono riservate per lo più agli ovini e per gli arnesi da lavoro; ma esse costituiscono sempre un motivo di particolare interesse in tutte le località abitate del versante ionico della regione delle Murge.

Fotografie e testo di

CARMELO COLAMONICO.

ABITAZIONI IN PARTE SCAVATE NEL TUFO NELLA GRAVINA DI PALAGIANELLO.

FIERA MILLENARIA DI GONZAGA - UN SETTORE DEL CAMPO DEI BOVINI.

Gonzaga e la sua fiera millenaria

QUANDO il medioevo italico rompe le sue tenebre più fitte e riaccende le prime fiamme della spenta romanità, Gonzaga ne raccoglie i primi splendori. Era il suo territorio ancora una vasta palude, intersecata da un ramo di Po, che, non ancora arginato, allagava la vasta piana, e la rendeva ubertosa del limo fecondo. Pochi abitatori popolavano le terre emerse, e così ritrovamenti antichi e recenti comprovano che una colonia romana, antichissima, rimase ad abitare nei pressi dell'attuale chiesa di San Lorenzo in Pegognaga, dove infatti il terreno si profila in leggero dosso.

La redenzione venne, mandata dalla Provvidenza, per opera e per virtù dei monaci dell'archicenobio di S. Benedetto in Polirone, che, partendosi dalla loro basilica e dai silenzi del chiostro, crearono alle dipendenze dell'archicenobio, tutt'all'intorno nel nostro territorio, una serie di fattorie o conventi di

(fot. U. Fabris, Suzzara)

GONZAGA - IL CHIOSTRO DELL'ANTICO CONVENTO.

GONZAGA: CHIESA PARROCCHIALE - ABSIDE COL CAMPANILE DI MATILDE DI CANOSSA.

campagna, detti anche « fraterie », dove i monaci attesero con fede, pari all'ardimento eroico, tra duri disagi e le insidie dei morbi, al lento e graduale prosciugamento della immensa piana e poi alla sua coltivazione, alternando le preghiere al lavoro.

Alle loro dipendenze lavoravano i villici, cui nel tempo stesso insegnavano la religione ed impartivano i sacramenti: e l'opera paziente, protrattasi nei secoli, portò frutti sensibili: il lento prosciugamento e l'inalveamento delle acque, assieme alle arginature del Po, — lavoro di mole secolare tramandatosi dalle generazioni — redense il territorio dalle acque, ridotte a stagnare soltanto nei punti più depressi: crebber rigogliose le biade: le « fraterie », prima povere e squallide, divennero ricche ed opulente come la lor terra: i monaci polironiani crebbero di numero e di splendore: il grande piano, la « Padusa », com'era chiamata la distesa lacustre delle palafitte, divenne lussureggiante ed opimo, il Principato bianco di S. Benedetto; nei conventi trovavano onorata accoglienza artisti del tempo, i quali — a compenso e ricordo dell'ospitalità — lasciaron, partendo, opere del pennello che spesso con la loro bellezza segnarono un non perituro ricordo del trascorso soggiorno.

In una di queste antiche « fraterie », denominata del Bondanazzo, presso Gonzaga, gli affreschi lasciati da una grande mano ignota, ma attribuiti a Giulio Romano od alla sua scuola, sono magnifici di freschezza e superbi di pregio, monumento nazionale.

Ed è interessante notare che gran parte di queste antiche fraterie sorsero poco discoste dai campi della grande Fiera, e se ne scorgono ancor oggi le vestigia entro le più vecchie case coloniche, nelle quali si trasformarono, conservando spesso anche il chiostro.

Ma occorre tornare un passo indietro, perchè quando da S. Benedetto in Polirone — l'attuale San Benedetto Po — vennero quivi quei monaci benedettini, essi ricevettero da Matilde di Canossa l'investitura del vasto territorio.

E la nobildonna guerriera, redimendo alla ricchezza della lor terra le nostre genti, le raccolse insieme alla fede di Dio, qui erigendo le prime basiliche, che dal suo nome si chiamaron matildiche.

Sorse così, sopra una primitiva « Cappella » il tempio romanico che Gonzaga possiede, purtroppo deturpato dai tempi che ne seppellirono e mutilarono le architetture gloriose, che meriterebbero di esser ridonate al patrimonio artistico nazionale. Difficile opera di ripristino: chè importerebbe, col rifacimento di gran parte, il dissotterramento della primitiva basilica interrata dalle alluvioni sotto quello che è il piano odierno, e che è più cospicuo conserva parte delle prische colonne romaniche, l'abside ed il campanile di ingenua grazia primitiva, pur sotto la postuma volgarità dell'intonaco.

Così, tramontata la potenza romana che corse il nostro territorio attraverso le vie consolari e che ai nostri campi donò la p

sia immortale di Virgilio, il Mille sfiora con la sua storia ed i nuovi risvegli, che più tardi sepper la gloria dei Comuni, questa nostra terra, la quale conobbe allora, dopo il grande nome italico della contessa Matilde, il nome del Conte Atto di Canossa, Signore di Bondeno di Gonzaga, l' antica Bondeno degli Arduini.

(*fot. A. Bertoli, Mantova*)
GONZAGA - LA TORRE CIVICA.

⁂

Con le Signorie, il fasto dei Gonzaga raccolse il retaggio delle terre nostre, e forse dal feudo dell'antichissima « Gunziaga » (donata da Desiderio Re dei Longobardi nel secolo VIII al monastero di S. Benedetto ad Leones - Leno di Brescia?) la famiglia ebbe il nome.

Posto « ad limina » del territorio, presto venne munito di un grande castello a difesa ed offesa, cinto da sette rocche e da profondi fossati. Delle sette, due sole restano: l'una, il mastio, divenuta la civica torre del Comune, veglia, fosca di tempi, luminosa di storia, la sua gente fedele; l'altra, completata con portico laterale d'assieme, sotto la guida del prof. Venè, soprintendente all'arte medievale e moderna in Verona, è stata di recente, per iniziativa del Podestà del Comune, recuperata dalla demolizione del vecchio carcere mandamentale, al quale era stata incorporata dal Governo di Maria Teresa d'Austria; ed è importante perchè delimita la cerchia dell'*oppidum*.

Un' epigrafe così ne riassume la storia: *Scoperta nel vecchio carcere mandamentale - Questa rocca - Attorno il mastio, ora simbolo della civica fede - Cingeva - Con altre sei scomparse - L'antico maniero - Scolta millenaria della terra - Onde l'aquila gonzaghesca - Spiegò l'ali alla storia lontana - Verso la gloria di sempre*.

Pochi altri resti — il ponte levatoio, la saracinesca, il corpo di guardia degli arcieri fregiato dallo stemma in affresco del 1600, di un Capitano dell'antichissima ed estinta famiglia mantovana dei Fiera che comandava il castello — testimoniano dell'arce antica; ed anche le fosse che la cingevano sono scomparse nel cavo dell'attuale bonifica, donde emersero, durante gli scavi, armature e resti di quei nostri padri lontani.

Ma la storia, purtroppo quasi muta del feudo, parla ancora nella millenaria fiera della nostra Gonzaga, la cui voce, che suonò attraverso i secoli, è rimasta viva e gagliarda tuttora.

Fra le più importanti, assurta a rinomanza nazionale, come quercia antichissima sfidò i secoli ed è giunta fiorente a noi, manifestazione economica imponente, a testimoniare nella sede del più opimo Mandamento d'Italia la più superba agricoltura padana di cui Gonzaga è antesignana e regina.

Le cifre dei suoi traffici durante gli otto giorni nei quali si svolge, sono fantastiche.

Sopra immensi prati, dell'estensione di 30 ettari, con quasi due chilometri di fronte, nella notte sfarzosamente illuminati da un grande impianto elettrico del Comune, dal 6 al 14 settembre di ogni anno, convengono oltre trentamila persone. Ed attorno alla più pittoresca adunata di padiglioni e baracche

(*fot. A. Bertoli, Mantova*)

GONZAGA - IL VECCHIO CARCERE MANDAMENTALE, ORA DEMOLITO, E IL RESTAURO RISULTANTE DELLA TORRE E DELLA TETTOIA, PRIMA NASCOSTE PERCHÈ INCORPORATE NELLA FABBRICA.

che formano la più interessante tendopoli, dal Comune fornita di ogni servizio per l'igiene e per la sicurezza, giungono oltre seimila capi bovini, migliaia di equini e suini, le mercanzie più varie, tutte le moderne macchine agricole; e la tendopoli si trasforma nel campo fecondo di prove di motoaratura e di mostre rinomatissime di animali, dei quali normalmente ne vanno venduti quattromila capi, che treni interi e centinaia di autocarri conducono in ogni regione della penisola ed anche all'estero.

La Fiera, era amministrata dai frati del Convento eretto negli stessi campi della fiera nel secolo XV dal Duca Francesco II Marchese di Mantova in onore della Madonna, che, l'aveva salvato in una caduta da cavallo, da certa morte. La Madonna alla quale edificò il cenobio, dominava la via campestre, nella effige bizantina del 1400, da un povero capitello, e più tardi quando Napoleone I soppresse il Convento, la Madonnina, la venerata « Madonna della Fiera », venne traslata nella basilica matildica donde ancora essa guarda e benedice, dal remoto passato all'avvenire.

Con altri segni, altre vestigia in qualche antico palazzo, con ville superbe, fra cui quella settecentesca degli Strozzi, dal grande parco monumentale, Gonzaga racconta la sua storia che col nome dei suoi Principi e del Principe Santo, anche fuori dei confini della Patria, batte l'ali.

GAETANO MELLI

---

oi abbiamo costume di intraprendere dei lunghi viaggi, di passare i mari per vedere le cose di cui non ci curiamo quando le abbiamo sotto gli occhi, sia che per natura freddi verso quello che ci sta vicino cerchiamo curiosi le cose lontane, sia che di tutte le cose languisca il desiderio allorchè ci è facile l'averle; sia che differiamo sempre di vedere quello che possiamo vedere quando meglio si voglia ».

Così Plinio in una lettera all'amico Gallo; ed è quel che egli dice, verità sacrosanta, e che era già stata fermata parecchi secoli innanzi negli alati versi di Pindaro, quando cantava di gente che ama le cose che da lei son lontane.

Ma è pur vero che varie ragioni spingevano i romani ai viaggi. Si viaggiava cioè, il più spesso, per veder cose nuove e rarità e bellezze e stranezze — chè non ne mancavano neanche allora — e curiosità le più varie; da quell'oratore Regolo — per i provinciali che fosser venuti a visitar Roma — il quale avea l'abitudine di tapparsi l'occhio destro o l'occhio sinistro a seconda che concionasse per domandare oppure per difendere (1); a

(1) Ce lo dice Plinio nella lettera ad Arriano (VI, 2); e non era questa la sola stranezza di che Regolo desse spettacolo mentre parlava.

quel delfino di cui dice Plinio il Vecchio (1) che, affezionatosi a un fanciullo che si bagnava presso Ippona in Africa, ogni giorno lo attendeva alla stess'ora per scherzare con lui e portarlo sul proprio dorso, sì che pel gran numero di visitatori la città perdette la sua tranquillità. E curiosità se ne trovavano specialmente in Egitto; come il toro Apis, che a Menfi i sacerdoti mostravano in certe ore in una corte addobbata in una particolare maniera (2), e che Svetonio ci dice lo stesso imperatore Tito andasse a vedere consacrandolo mentre si teneva in testa il diadema (3); o quel tal coccodrillo — ce lo dice lo stesso Strabone — che ad Arsinoe gradiva tutto, come Totò, il popolare elefante dell'odierno Giardino zoologico di Roma; compreso il vino, così caro ai romani di quel tempo.

Ed erano i templi — dice il Friedländer — che offrivano dovunque la più bella occasione di apprendere; i templi, generalmente fastosi e magnificamente adorni, con splendidi parchi; come il tempio di Afrodite in Cnido del quale parla negli *Erotes* Luciano, e quelli dei Branchidi a Mileto, e di Ortigia presso Efeso, e l'altro — di cui dice Artemidoro — della Dea Stiriana a Jerapolis. I qua-

(1) l. IX c. 8. Riporta il grazioso racconto anche il nipote Plinio il Giovine (*Lettere*, IX, 33).
(2) Strabone, XVII, 31.
(3) Svetonio, *Tito*, cap. 5.

A CORCIRA UN CICERONE PORTAVA NIENTEMENO CHE A VEDERE LA NAVE DI ULISSE.

li templi erano quasi dei musei, contenendo anche oggetti di storia naturale e di etnografia, e soprattutto statue di bellezza meravigliosa.

E quante cose non si mostravano, in quei luoghi, graziose per l'intrinseco valore o pel loro pregio storico! Tali il famoso anello di Policrate ricordato anche da Plinio (1); e l'armatura e la lancia di Alessandro in Gorti di Arcadia (2); e il fuso e la rocca di Tanaquilla — nel tempio della Fortuna a Roma. E aggiungete pure l'uovo di Leda — non ridete, o lettori, chè non ridevano molti dei romani, o dei provinciali, pronti a giurare su quelle reliquie o su quelle leggende — uovo che si poteva ammirare sospeso al soffitto di un tempio di Sparta; e le navi di Agamennone nell'Eubea, di Enea a Roma e di Ulisse a Corcira (3). Ma che più? Avreste potuto vedere, viaggiando a que' tempi, nientemeno che i resti dell'argilla con cui Prometeo pietrificò gli uomini; qualcosa di così autentico come i semi o la buccia, che si mostrassero oggi, del pomo che Eva dette da mangiare al suo compagno.

Ma delle più vere meraviglie erano attrazione ai viaggiatori colti e desiderosi di apprendere; e cioè le cosiddette sette meraviglie del mondo, tutte raccolte non lontano da Alessandria d'Egitto. E cioè: il faro presso la città stessa, il tempio di Artemisia in Efeso — non l'Artemisia guerriera che si distinse a Salamina, ma l'altra, moglie e sorella di Mausolo —; e in Olimpia il celebre Giove di Fidia; e il *colosso di Rodi*, la statua alta ben 105 piedi, che Carete di Lindos scolpì in onore del sole e che ebbe poi una rivale nel *colosso di Nerone*, oltre che nella stessa Rodi, in altre statue ed oggetti di proporzioni colossali; il *Mausoleo di Alicarnasso*; Babilonia colle sue altissime mura e i suoi giardini pensili; Menfi colle sue piramidi. Alle quali meraviglie ne seguirono poi altre; come il tempio di Ciro a Ecbatana e quello di Ciro a Cizico. E facevano concorrenza le più belle statue di Fidia e

(1) Strabone, XVI, I. 5.
(2) Pausania, VIII, 28.
(3) Procopio, *Bell.* Goth. IV, 22.

di Prassitele e di altri artisti; come — lo dice Plinio — quella Diana di Sciro, che mostrava un viso malinconico a quei che entravano e allegro a coloro che escivano: il che vorrebbe dire che Diana non teneva troppo alle visite di omaggio, dea solitaria e boschereccia com'ella era, o che essa altri non volesse vedere se non il suo bell'Atteone. E si andava a Cnido per la Venere di Prassitele, la più bella statua del mondo e che ebbe tra i suoi ammiratori quel tale che, innamoratosene, rimase tristamente celebre. A proposito della quale statua non spiacerà che ricordi come Prassitele avesse fatto, per contentare i gusti di tutti, un'altra Venere « velata specie », la quale fu invece preferita da quei di Coo nonostante il prezzo fosse eguale, parendo all'autore e a quei di Coo, che anche le vesti avesser la loro efficacia — « *severum id, ac pudicum arbitrantes* » — o in altre parole, che la pudicizia aggiungesse alla femminile figura alcunchè di bellezza e di fàscino.

IL TEMPIO DI ZEUS AD OLIMPIA, CON LA STATUA DEL DIO. (RICOSTRUZIONE DI J. BÜHLMANN).

Ma citeremo ancora — chè non ci sappiamo staccare da tanta bellezza — il *Cupido* di cui parla Cicerone nelle *Verrine* e pel quale tanti andavano fino a Tespia; non che quelle piccole opere di marmo, in che acquistò fama — dice Plinio (1) — Mirmecide, autore di una carretta con quattro cavalli e il carrettiere, ma sì piccola che sarebbe entrata sotto le ali di una mosca; e Callicrate, autore di lavori, in cui i piedi e le altre membra di certe formiche gli occhi non potevan discernere.

⁂

Ma a viaggiare incitava anche l'amenità e la bellezza dei siti, come nell' Egitto l' Isola Elefantina del Nilo, contrastante, per la sua verzura, colla sterilità ch'era tutto attorno ad essa e in cui si andava ad ammirare i bellissimi avanzi di un tempio edificato da Amenophi III; e Siene, dov'era un pozzo sacro, nel fondo del quale si poteva vedere l'immagine del sole, riflessa per intero dalla superficie delle acque. E offrivano agli amanti della natura spettacolo gradito le *piccole cateratte del Nilo,* le quali davano modo ai visitatori di misurare anche l'abilità dei barcaiuoli, che si lasciavano andare sui loro battelli giù per le cateratte stesse; impunemente — si legge — tanto che il retore Aristide volle provare egli stesso l' emozione di una cotale discesa. Abbiamo

FRA LE SETTE MERAVIGLIE DEL MONDO, UNA DELLE PIÙ SORPRENDENTI ERA IL COLOSSO DI RODI.

(1) *Storia nat.*, XXXVI, 4.

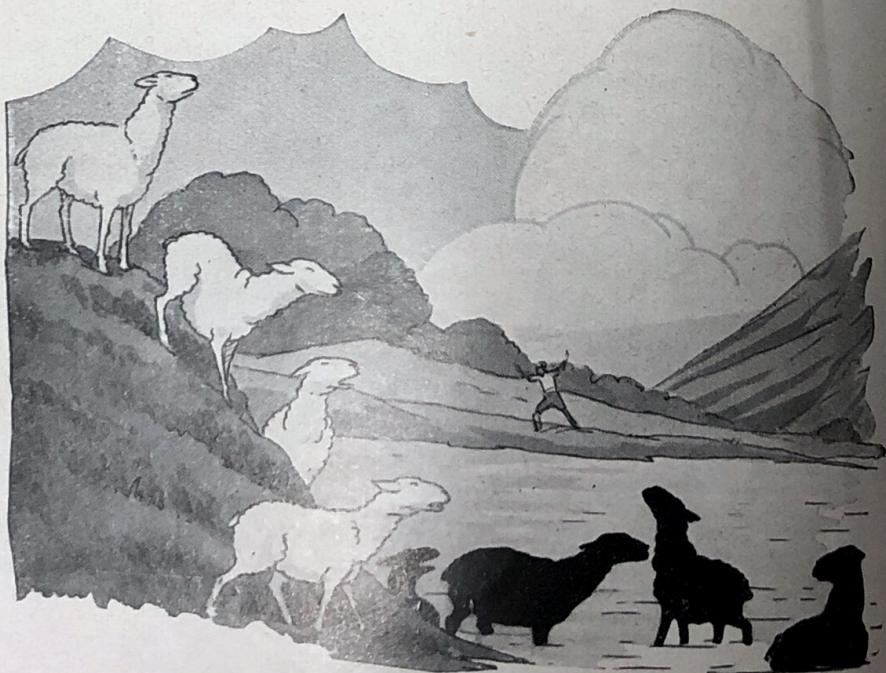
LA VENERE DI CNIDO, DI PRASSITELE (COPIA), CONSIDERATA LA PIÙ BELLA STATUA DELL'ANTICHITÀ.

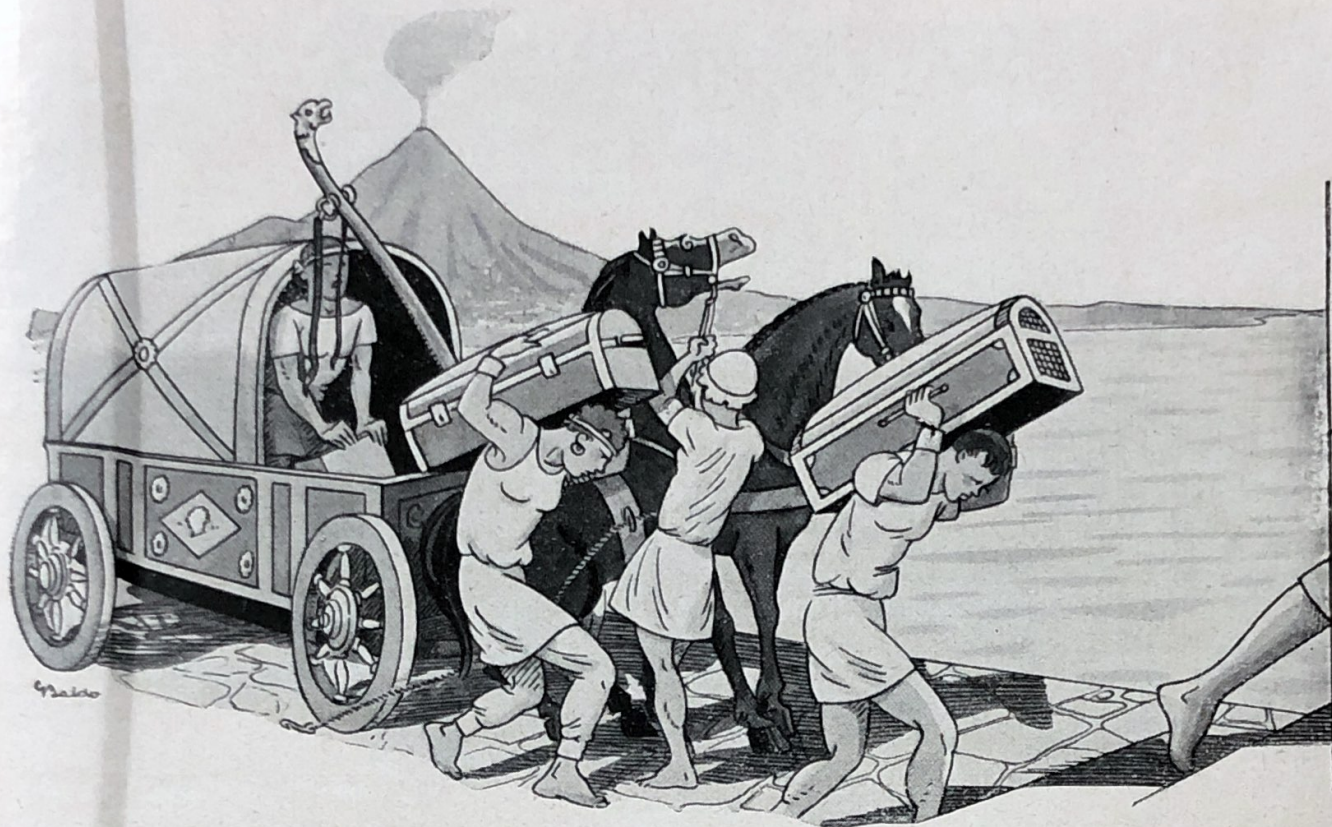
detto le piccole cateratte; chè le grandi — dice il Friedländer — sembra fossero raramente mèta di viaggiatori.

Si viaggiava poi per lucro e anche per semplice desiderio di muoversi. E ci si moveva per vivere un po' più da vicino la varia vita religiosa, cioè la vita contemplativa e trascendentale, che si trascurava in mezzo al pandemonio di Roma. Così era di moda andare al lago Mareotide per vedere la setta dei Terapeuti che, lungi dal vincolo matrimoniale, conducevano una vita ascetica o contemplativa, secondochè ci dice Pilone nel suo *De vita contemplativa* (1).

E si affrontavano viaggi per riacquistar la salute andando in visita a dei templi, dove con un semplice omaggio si potesse ottener quello che non poteva dare l'arte salutare. Sappiamo come grande fosse la religiosità dei romani, e come pur quando si affievolì, coll'entrar in Roma di nuovi culti, la fede nelle patrie divinità, non mancarono coloro che si iniziassero a culti nuovi e magari ai misteri della magìa, e ancor più furono quelli che servirono alla superstizione, che fu spiccata caratteristica del popolo romano. E perciò la celebrazione dei *Misteri Eleusini* in Atene richiamava una folla straordinaria di forestieri; come anche i *Misteri di Samotracia*, che al tempo di Galeno pare avessero una rinomanza pari ai precedenti.

Ma soprattutto si andava in pellegrinaggio ai templi di divinità salutari; come al famoso santuario di Esculapio ad Epidauro, già celebre nella più alta antichità e che riacquistò rinomanza sotto l'Impero. Il tempio avea vicino un bosco, dove passeggiavano i malati attendendo la guarigione, e si sdraiavano quelli che venivano per le feste locali; e tra le costruzioni annesse — che furono assai ingrandite dall'imperatore Antonino — c'era anche una casa per i moribondi e una per le partorienti. Aggiungansi le visite ai santuari di Iside e di Serapide, nei quali, com'erano annessi vari stabilimenti di cura, così funzionavano oracoli per la spiegazione dei sogni.

Riguardo ai viaggi per salute, si andava ad Anticira sul golfo di Corinto, per far quelle cure di elleboro che erano sì comuni nell'antichità, e si stimavano tanto efficaci nella

... NELLA BEOZIA, IL FIUME MELA RENDEVA NERE LE PECORE CHE VI SI ABBEVERAVANO.

(1) II, 474.

A VIAGGIARE INCITAVA ANCHE L'AMENITÀ E LA BELLEZZA DEI SITI....

pazzia e nelle malattie nervose, forse per certa loro peculiare azione purgativa od eliminativa. I viaggi in Egitto poi si reputavano utili nella tubercolosi, com'era uso sperimentar l'efficacia dei viaggi marini, e si sceglieva la dimora su qualche collina presso al mare, come a Stabia, così caldamente raccomandata da Galeno.

Per il clima erano mèta di escursioni e di soggiorno, in Italia, *Laurentum* per la temperatura tepida che vi si godeva; *Lanuvium* per la frescura che la rendeva così utile e gradita. E chi voleva sole e dolce temperatura poteva andare a *Tusculum* (Frascati), e chi fresco nell'Algido; e a Pozzuoli il clima era caldo, mentre esso era più moderato a Tivoli; ed Anzio era ricercato particolarmente nei grandi calori dell'estate; e mèta di delizioso soggiorno era *Formiae,* che fu dal primo al terzo secolo d. C. la grande rivale di Baja, una delle pietre miliari della *via Appia* e dove fu il sepolcro del più grande oratore romano. La Sicilia era mèta di viaggi nell'inverno pel suo mite clima, oltre che per le leggende di cui essa si abbelliva. E per questa stessa ragione lo era la Grecia; ma più ancora la Ionia, di cui ci dice Pausania quanto fosse grande la dolcezza del clima; e nell'Asia stessa Smirne, luogo incantevole anche per i venti che vi spiravano così d'estate come di primavera; e, in Africa, Alessandria, dove ci dice Marziale come fiorisser le rose anche d'inverno (1), e Ammiano Marcellino (2) ci fa sapere che non c'era mai un giorno senza sole. L'Africa d'altronde dovea quasi considerarsi una seconda Italia, l'unità dell'Impero e quindi della più grande patria essendo costituita soprattutto dal possesso completo del *mare nostrum,* del quale — come di un'amplissimo lago — l'Africa costituiva la sponda più fascinatrice. E, per l'Africa, ricorderemo la celebre *Leptis Magna,* di cui rimangono copiosi resti mirabili, appartenenti alle terme, le acque e le terme essendo un vero essenziale bisogno per gli antichi romani.

⁂

Ma la cura delle acque era allora come oggi una delle spinte maggiori al turismo per i romani; i quali, poco dediti alla medicina vera e propria, credevano alle cure naturali più che ai veri farmaci: in una parola alla igiene preventiva e curativa; cioè all'azione dell'acqua, del moto, della dieta e via discorrendo. Ed anche allora erano frequentati luo-

(1) VI, 86
(2) XXII, 16, 8.

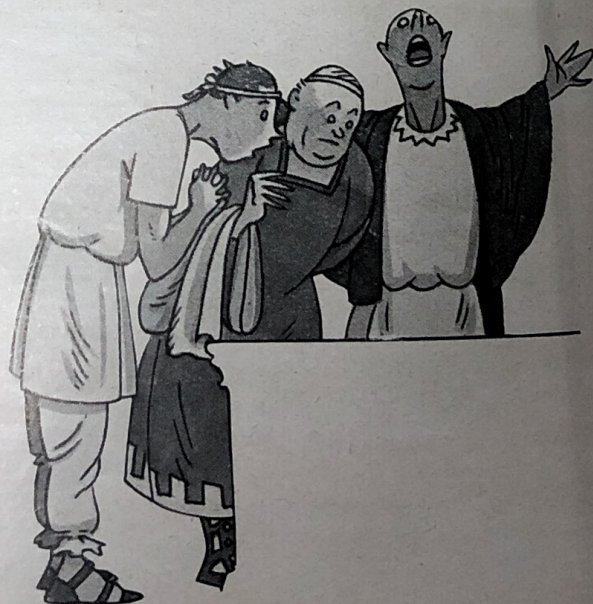
AGLI AMICI DELLA NATURA OFFRIVANO SPETTACOLO GRADITO LE PICCOLE CATERATTE DEL NILO O LA VISIONE DELLE PIRAMIDI EGIZIE.

ghi che pur oggi sono così ricercati: come Chianciano; e Vicarello sul lago di Bracciano, nel cui suolo si rinvennero quei vasi in forma di colonne miliari, sulle quali era tracciato l'itinerario completo da Cadice a Roma.

Altro luogo ricercato *Puteoli* — l'odierna Pozzuoli — a cui si andava per le sue emanazioni sulfuree, donde essa trasse il nome definitivo, primo essendo stato quello di *Dicaearchia*: a proposito della quale città son da ricordare i resti del tempio di Serapide, che fu destinato a uso di terme. E celebri le acque di Cuma — *aquae cumanae* — cui andò anche per ristorarsi della perduta salute il Console Cneo Cornelio, « *parte membrorum captus* » ossia preso da fenomeni artritici, come racconta Livio nelle sue storie (1). Ed era mèta di viaggi la Daunia, regione dell'*Apulia* (le odierne Puglie), dove eran due celle con acque, che, come sanavano il bestiame dalle epizoozie, così col solo lavaggio guarivano gli uomini da ogni sorta di malattie.

Ma quanti erano i luoghi ricercati per le acque in Italia e in altri paesi! In Italia si andava a Chiusi e a Gabio, dove, tra altro, Antonio Musa, propugnatore dell'acqua fredda, raccomandò a Orazio di recarsi per fruire di quelle acque (2). Fuori, ci si spingeva fino a Bath in Inghilterra, dove quelle terme eran provviste di ogni comodità, a detta di un autore romano — Solino — che ci dà testimonianza della celebrità di quelle acque calde nella prima metà del III secolo d. C.

Celebri infine le *aquae mattacae* — ossia quelle dell'odierna Wiesbaden, e le *aquae aureliae*, ossia le odierne Baden Baden; e le *Tibilitanae* e i *Bagni d'Ercole* in Transilvania, e altre acque nei Pirenei.

Nè meravigli questo amore per le cure idriche, quando si sa l'importanza che i romani

A SIENE V'ERA UN POZZO SACRO NEL FONDO DEL QUALE SI POTEVA VEDERE L'IMMAGINE DEL SOLE RIFLESSA PER INTERO DALLA SUPERFICIE DELLE ACQUE....

(1) l. XLI, c. 16.
(2) Orazio, *Epist.* I, 15.

IL FAMOSO SANTUARIO DI ESCULAPIO AD EPIDAURO, AVEVA VICINO UN BOSCO DOVE PASSEGGIAVANO I MALATI ATTENDENDO LA GUARIGIONE...

attribuirono alle acque in generale: dalla comune acqua potabile, per la quale essi affrontarono, costruendo acquedotti, le spese più grandi pur nel tempo in cui erano ancor poveri, all'acqua comune usata a scopo curativo, e a certe particolari acque consigliate in speciali morbi, o aventi valore di panacea, come quelle anzidette scorrenti nella Daunia.

Quanto all'acqua comune usata per le più svariate pratiche idriche, basterebbe leggere l'operetta del codice ippocratico intitolata *Perì ügron chresios,* perchè è da notare che, quando entrò in Roma quella cultura greca che parve invadere l'anima tutta dei rudi romani, entrarono anche le dottrine e le pratiche della greca medicina, tanto più atte ad attecchire tra gente che ormai non godeva più della primiera salute.

Quanto a particolari proprietà di certe acque, interessante riesce la lettura di ciò che

V'ERANO PERFINO ACQUE CHE DAVANO POTERE DIVINATORIO AI PESCI, I QUALI CON L'ACCETTARE O RIFIUTARE IL CIBO FACEVAN CONOSCERE SE UNA TAL COSA DOVESSE, O NO, VERIFICARSI.

lasciarono scritto sull'argomento Vitruvio e Plinio. E su quelle mirabolanti proprietà si poteva bene credere quando la credulità raggiungeva fastigi così alti da fare ritenere allo stesso Plinio possibile che un fonte, in Dodona, accendesse faci spente che ad esso si fossero avvicinate, e che nel paese degli Illiri le vesti stese su di un freddo fonte anche esse si accendessero come quelle fiaccole. Così ritenevasi che nel paese dei Falisci ogni acqua bevuta dai buoi li rendesse candidi, come nella Beozia il fiume Mela rendeva nere le pecore che vi si abbeveravano, e un'acqua di Lincesti in Macedonia poteva render briachi come il vino: ciò che avveniva anche con certe acque di Paflagonia e dell'Agro Caleno. A Colofone poi c'era, nello speco di Apollo, una laguna che dava potere oracolare, abbreviando peraltro — chè certe virtù, d'altronde, è naturale costino qualche cosa — la vita di quei che ne bevessero. Le acque di Sinuessa in Campania guarivano la sterilità e toglievano la pazzia non meno dell'elleboro di Anticira; e in Beozia eran due fonti, adatti, l'una, a fare ricordare, l'altra a dar l'oblivione delle cose. E come non correre a Cizico, quando, bevendo quivi alla fonte di Cupido, si poteva guarir dell'amore, cioè della più dolce ma più terribile malattia che possa colpir gli umani? E come non credere all'efficacia delle acque, se ce n'erano

LA CURA DELLE ACQUE ERA ALLORA, COME OGGI, UNA DELLE SPINTE MAGGIORI AL TURISMO...

perfino di quelle che davano potere divinatorio ai pesci, i quali coll'accettare o rifiutare il cibo facean sapere se una tal cosa dovesse o no verificarsi? Il qual luogo — per chi volesse oggi andarci — era precisamente l'antica Limira nell'asiatica Licia.

Ma accanto a queste meraviglie quante proprietà meno fantasticamente terapeutiche! E come non credere in queste, quando se ne vedevan gli effetti in modo così sorprendente? Ricordiamoci di Dolabella, che scrive entusiasta a Cicerone di esser guarito repentinamente, a Baia, di certi suoi disturbi, per quanto il grande oratore gli risponda con bonaria ironia ch'ei si congratula perchè quelle acque « salubres repente factae sunt » forse perchè lo amano o vogliono lusingarlo, e, finchè egli stia a Baia, si sono dimenticate della proprietà loro; intendi, della loro nessuna efficacia. Nel che, a dir vero, non si capisce, se l'ironia andasse alla suggestionabilità del buon Dolabella, disposto a credere, come tutti gli uomini quando soffrono, oppure alle distrazioni amorose di che quel luogo si adornava: distrazioni che dicesi si prendesse anche Augusto nella Gallia, e di cui Dolabella poteva forse fruire, innocentemente o quasi, come ausiliatrici — per la letizia che ognun sa esser fonte di salute — dell'efficacia curativa delle acque stesse.

MASSIMILIANO CARDINI.

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

Nuove pubblicazioni dell'ENIT.

L'ENIT ha posto in distribuzione alcune nuove pubblicazioni. Una di esse è dedicata a *Roma*, che a sintetici tratti viene presentata allo straniero ed al turista in genere, nella molteplicità delle sue suggestioni artistiche e negli aspetti più moderni, che ne hanno fatto il centro di attrazione mondiale. Un'altra guidina è dedicata alla descrizione di *Agrigento*, che può dirsi una delle mete obbligate — e non certo delle meno suggestive — di un viaggio in Sicilia. Di queste due pubblicazioni sono uscite le edizioni in lingua inglese, francese, tedesca e spagnuola.

È uscita inoltre l'edizione francese del « dépliant » « *Le città dell'Anno Santo* », breve guida delle cose più notevoli che il pellegrino troverà nelle città italiane le quali conservano sacre reliquie della Redenzione, come Bari, Firenze, Milano, Napoli, Torino, Venezia, oltre a Roma.

È stata curata inoltre la ristampa della « *Carta Gastronomica d'Italia* » ed è uscita nelle quattro lingue una nuova pubblicazione sulla *Toscana* oltre la riedizione del volume « *Goethe in Italia* ».

Sono state stampate infine tre pubblicazioni dedicate alle Scuole Pratiche dell'Albergatore: « *Elementi di Contabilità Alberghiera* », « *Conversazioni e Letture Francesi* », « *Elementi di Lingua Inglese* ».

Scuola pratica dell'Albergatore a Merano.

La *Scuola Pratica dell'Albergatore,* istituita a Merano con ordinamento di Scuola-Convitto dall'Ente Nazionale Industrie Turistiche in collaborazione con l'Azienda Autonoma di Cura, il Municipio di Merano e altri Enti turistici locali, sarà riaperta il 5 novembre 1933.

Scopo della Scuola è quello di avviare gli alunni e le alunne alle professioni offerte dall'industria alberghiera.

Le materie d'insegnamento sono:

Lingua Italiana e Cultura generale - Lingua Tedesca, Inglese e Francese - Tecnica alberghiera - Elementi di Contabilità generale - Contabilità Alberghiera - Geografia Turistica, Trasporti e Comunicazioni - Nozioni di Cucina e Cantina - Merceologia - Stenografia, Dattilografia, Calligrafia.

Il corso avrà una durata di 7 mesi. Gli alunni avranno vitto e alloggio nella pensione a tale scopo prescelta dalla Scuola e provveduta di ogni conforto moderno. Gli alunni saranno collocati da uno a due per stanza.

Nel convitto si svolgeranno le lezioni teoriche e parte delle esercitazioni pratiche.

Per tutta la durata dell'anno scolastico gli alunni e le alunne presteranno servizio a turno nei grandi alberghi della città, secondo l'orario stabilito dalla Direzione della Scuola e sotto la direzione e la vigilanza del personale tecnico dell'albergo a tale scopo designato. Durante la stagione estiva alunni ed alunne saranno accolti negli alberghi della regione e fuori, in qualità di apprendisti.

Per l'ammissione alla Scuola è richiesta la licenza di una scuola di avviamento professionale o altro titolo di studio equipollente.

Potranno essere prese in considerazione anche domande non corredate dei titoli di studio; in tal caso gli aspiranti verranno sottoposti ad un esame sulle seguenti materie: *lingua italiana, lingua francese, aritmetica, geografia,* secondo i programmi prescritti per la licenza di una scuola di avviamento professionale.

Gli alunni e le alunne sosterranno alla fine dell'anno scolastico un esame, dopo il quale, se l'esito sarà favorevole, verrà rilasciato loro un diploma firmato dal Direttore Generale dell'ENIT e dal Direttore della Scuola.

(Per ogni altra informazione rivolgersi alla Direzione Generale dell'ENIT (Roma, Via Marghera, 2) o all'Azienda Autonoma di Cura di Merano).

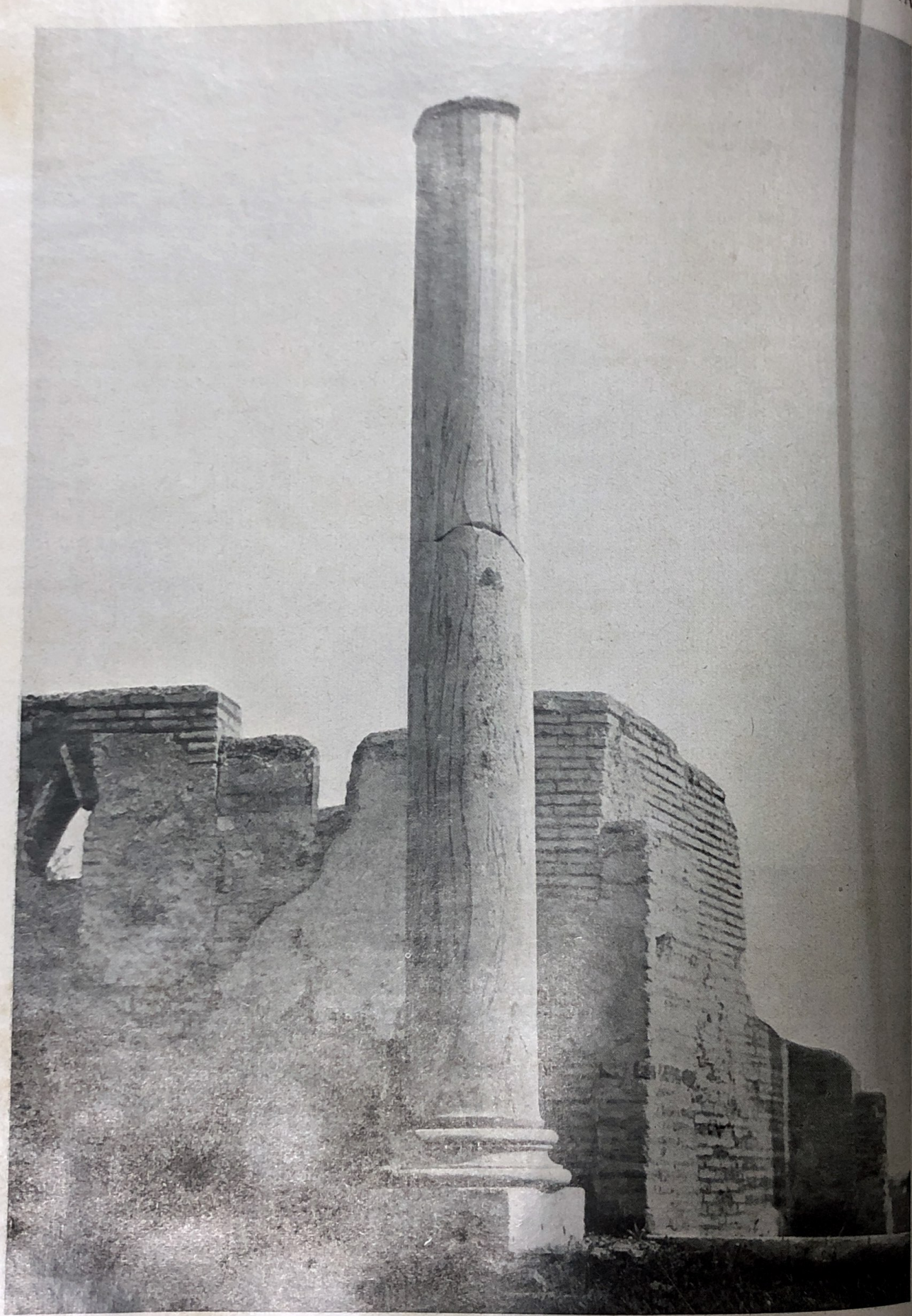
Il successo del Concorso per i soggiorni fioriti.

Il Concorso Nazionale per i « Soggiorni Fioriti », bandito dal Commissariato per il Turismo, e di cui è pubblicato il bando in questo stesso fascicolo alla rubrica « Turismo » del Notiziario, incontra il più largo consenso del pubblico e degli Enti interessati.

Numerose difatti sono le iscrizioni che giornalmente pervengono all'ufficio competente, non soltanto da coloro che si accingono ad ornare con piante e fiori e loro stabili, ma anche da coloro che dispongono di impianti già in atto e che pertanto possono essere ugualmente ammessi al Concorso.

Al Commissariato per il Turismo pervengono pure importanti manifestazioni di solidarietà nella gara gentile, manifestazioni che si concretano con l'assegnazione al concorso di premi e medaglie in aggiunta a quelle previste nel bando.

La Società Orticola di Lombardia, della quale sono note le benemerenze nel campo della orto-floricultura, ha messo a disposizione del Concorso una grande medaglia d'oro e quattro medaglie di argento.

IL SEGNO DELL'AMICIZIA FRA L'ITALIA E LA REPUBBLICA STELLATA

(foto Petitti, Roma)

LA COLONNA DEGLI SCAVI DI OSTIA CHE IL DUCE HA OFFERTO ALLA CITTÀ DI CHICAGO E CHE VERRÀ INALZATA SULLA RIVA DEL MICHIGAN, A RICORDO DELLA TRASVOLATA ATLANTICA DEL DECENNALE.

La «GUIDA D'ITALIA» del T. C. I.

Non aver bisogno di consultare la Guida d'Italia del Touring sarebbe privilegio di un enciclopedico, e nessuno di noi lo è compiutamente. Ma chi viaggiando per diporto o per affari continua ad assalire se stesso con domande che non sa soddisfare, riguardino esse il nome o l'epoca o l'autore di un monumento; il nome o la quota o il modo di salire un monte, o il panorama che esso offre; o una delle grandi opere che sono vanto dei giorni nostri; chi desidera visitare, anche rapidamente, le principali bellezze di una città, chi desidera consultare una Carta o una Pianta, chi desidera rispondere alle mille e mille esigenze della nostra mente, questi ha bisogno della Guida. La cultura in questi nostri tempi di fretta si forma in buona parte soddisfacendo subito il desiderio di sapere che continuamente ci tormenta; chi aspetta, ha perso l'occasione di imparare qualche cosa, forse per sempre. La Guida d'Italia del T. C. I. può realmente ritenersi assai più che un manuale turistico: è uno strumento validissimo di cultura.

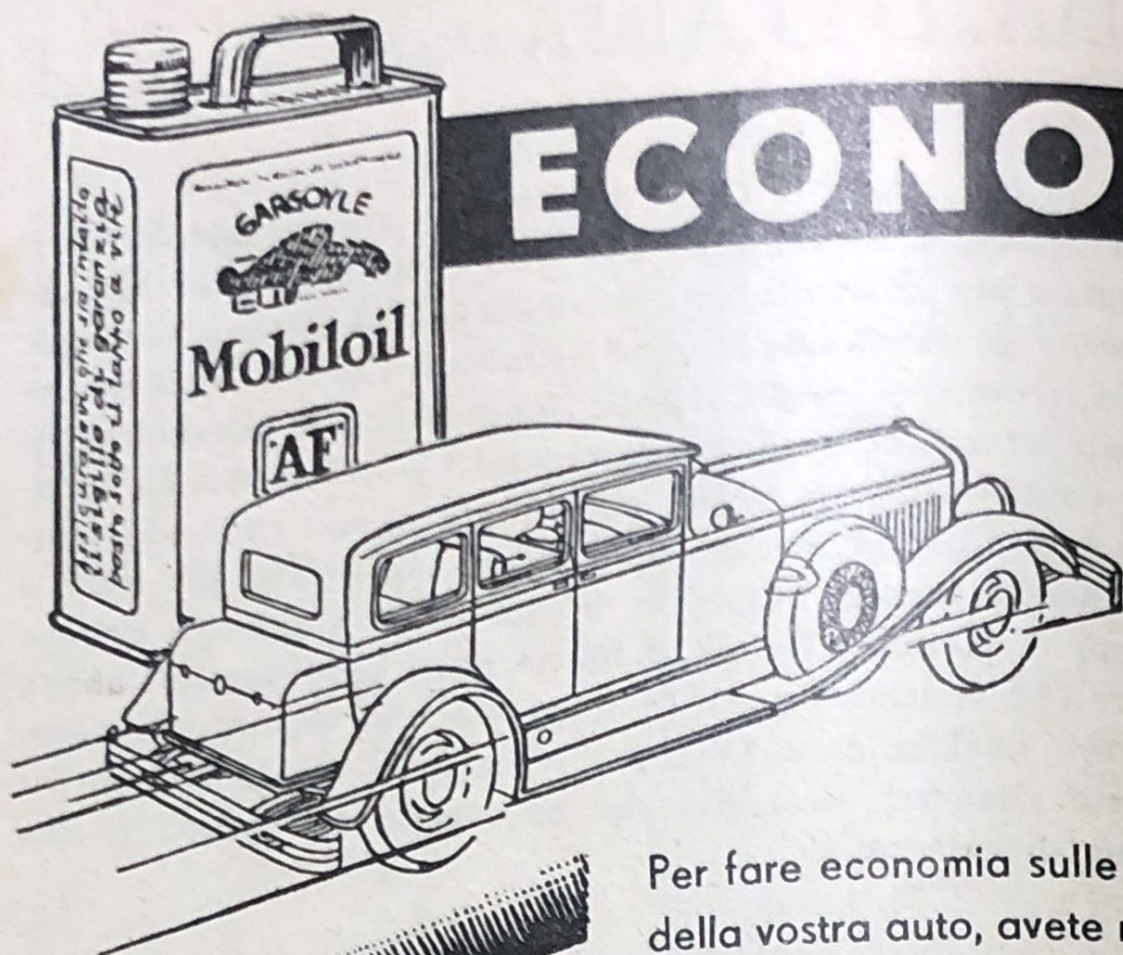
Nell'elenco le nuove edizioni sono contraddistinte con un asterisco.

	Alla Sede	*Italia e Colonie*	*Estero*
***PIEMONTE** (1 vol. - ediz. 1930)	L. 18 —	L. 20 —	L. 22 —
***LOMBARDIA** (1 vol. - ediz. 1930)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENETO** (1 vol. - ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENEZIA TRIDENTINA E CADORE** (1 vol. - ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
VENEZIA GIULIA (1 vol. - ediz. 1925)	» 10 —	» 12 —	» 14 —
***LIGURIA** (e Nizzardo) (1 vol. - ediz. 1933)	» 16 —	» 18 —	» 20 —
EMILIA (con Pistoia e Prato) (1 vol. - ediz. 1924)	» 10 —	» 12 —	» 13,50
ITALIA CENTRALE (4 volumi):			
I volume (*Territorio a Est e a Sud della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - ediz. 1924)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
* II volume (*Firenze, Siena, Perugia e Assisi* - ediz. 1929)	» 12 —	» 13,50	» 15,50
III volume (*Territorio a Ovest della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - ediz. 1923)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
***ROMA E DINTORNI** (1 vol. - ediz. 1931)	» 20 —	» 22 —	» 24 —
ITALIA MERIDIONALE (3 volumi):			
I volume (*Abruzzo, Molise e Puglia* - ediz. 1926)	» 10 —	» 12 —	» 15 —
* II volume (*Napoli e dintorni* - ediz. 1931)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
III volume (*Campania, Basilicata e Calabria* - ediz. 1928)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
***SICILIA E ISOLE MINORI** (1 vol. - ediz. 1928)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
***SARDEGNA E CORSICA** (1 vol. - ediz. 1929)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
POSSEDIMENTI E COLONIE ITALIANE (1 vol. - ediz. 1929)	» 16 —	» 18 —	» 20 —

PREZZI SPECIALI PER GRUPPI DI GUIDE

GRUPPO DELLE NUOVE EDIZIONI: Piemonte (1 vol.) – Lombardia (1 vol.) – Veneto (1 vol.) – Venezia Tridentina e Cadore (1 vol.) – Liguria (1 vol.) – II vol. della Guida dell'Italia Centrale (1 vol.) – Roma e dintorni (1 vol.) – Napoli e dintorni (1 vol.) – Sicilia e Isole Minori (1 vol.) – Sardegna e Corsica (1 vol.): Alla Sede **L. 155** —; Italia e Colonie **L. 162** —; Estero **L. 182** —.

I 4 VOLUMI DELL'ITALIA CENTRALE: Alla Sede **L. 50** —; Italia e Colonie **L. 53** —; Estero **L. 61** —.
I 3 VOLUMI DELL'ITALIA MERIDIONALE: Alla Sede **L. 40** —; Italia e Colonie **L. 43** —; Estero **L. 50** —.
LA SERIE COMPLETA DEI 17 VOLUMI: Alla Sede **L. 225** —; Italia e Colonie **L. 233** —; Estero **L. 225** —, *oltre alle spese postali.*

I suddetti prezzi s'intendono per i Soci del T.C.I.; *per i non Soci essi sono aumentati del 100 %*.
Chiedere le condizioni per **l'acquisto dell'intera serie della Guida a pagamento rateale.**

PER LE VOSTRE VACANZE, al mare o al monte,
PER LE VOSTRE GITE, in auto, in moto, in bicicletta o a piedi, in terra e in mare,

il Touring Vi offre con le sue Carte e le sue Guide una documentazione preziosa, il corredo indispensabile per lo studio, l'organizzazione e la migliore riuscita d'ogni viaggio, gita o escursione.

Per gli automobilisti frettolosi ecco la *Carta automobilistica al 650.000* in 2 fogli e quella *al 300.000* in 10 fogli; per il turista e l'automobilista, che non si accontentano di trascorrere velocemente da regione a regione, la *Carta d'Italia al 250.000* in 62 fogli che costituisce la più bella e la più pratica carta turistica d'Italia. L'*Indice* di questa carta è il più vasto repertorio di nomi geografici esistente sull'Italia (115.000 voci e 90.000 altimetrie). Solo pochissimi fogli sono ancora della prima edizione. La maggior parte hanno subìto un profondo lavoro di revisione e talora di reincisione. Le nuove edizioni si succedono rapidamente. Si veda in proposito il quadro d'unione a pag. *115* del fascicolo di aprile di questa Rivista.

Per l'escursionista e l'alpinista il Touring ha preparato infine la magnifica serie dei fogli della *Carta delle zone turistiche al 50.000*, che si arricchirà tra breve di nuovi fogli per le regioni dell'Ortles-Cevedale, Adamello-Presanella, Gruppo di Brenta, Monte Bianco, Gran Sasso d'Italia.

CARTA AUTOMOBILISTICA AL 650.000 in 2 fogli

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
TIPO COMUNE, RILEGATO A LIBRETTO – per ciascun foglio	L. 7 —	L. 8 —	L. 10,50
TIPO DI LUSSO, MONTATO IN TELA – per un foglio	» 14 —	» 16 —	» 18,50

CARTA AUTOMOBILISTICA AL 300.000 in 10 fogli

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
TIPO COMUNE, RILEGATO A LIBRETTO – Raccolta completa	L. 54 —	L. 60 —	L. 70 —
Idem Fogli N. 1-4-6-8 – ognuno	» 7 —	» 8 —	» 10,50
Idem Fogli N. 7-9-10 – ognuno	» 4 —	» 5 —	» 7 —
TIPO DI LUSSO, MONTATO IN TELA - Racc. completa	» 120 —	» 128 —	» 120 (1)
Idem Fogli N. 1-4-6-8 – ognuno	» 14 —	» 16 —	» 18,50
Idem Fogli N. 7-9-10 – ognuno	» 10 —	» 12 —	» 14,50

(1) *Oltre le spese postali.*

In sostituzione dei fogli N. 2, 3 e 5 esauriti, offriamo allo stesso prezzo i corrispondenti fogli della *Carta d'Italia* al 250.000.

CARTA D'ITALIA AL 250.000 in 62 fogli

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
Ciascun foglio	L. 1 —	L. 1,80	L. 2,50
Raccolta completa di 62 fogli	» 50 —	» 55 —	» 60 —
Indice generale dei nomi contenuti nei fogli della Carta	» 5 —	» 8,50	» 12 —

CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
Cortina d'Ampezzo e le Dolomiti Cadorine (1 : 50.000)	L. 3 —	L. 4 —	L. 5 —
Palermo, la Conca d'Oro e dintorni (1 : 50.000)	» 3 —	» 4 —	» 5 —
Il Cervino e il Monte Rosa (1 : 50.000)	» 3 —	» 4 —	» 5 —
La Riviera di Levante da Genova a Sestri (1 : 50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
La Val Gardena e i Gruppi della Marmolada, Catinaccio, Sassolungo e Sella (1 : 50.000)	» 3 —	» 4 —	» 5 —
Bolzano e dintorni (1 : 50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
Merano e dintorni (1 : 50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
Il Golfo di Napoli (Napoli, il Vesuvio, i Campi Flegrei, Ischia) (1 : 50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
Il Golfo di Napoli (La Penisola Sorrentina, Salerno, Capri) (1 : 50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
San Martino di Castrozza e le zone adiacenti (1 : 50.000)	» 8 —	» 9 —	» 10 —
La Riviera di Sanremo, Ospedaletti, Bordighera (1 : 50.000)	» 4 —	» 5 —	» 6 —
Roma e dintorni, al 200.000	» 2 —	» 3 —	» 4 —
Gruppo delle Grigne (1 : 20.000)	» 3 —	» 4 —	» 5 —

NUOVISSIMA CARTA D'ITALIA AL 500.000 in 13 fogli

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
Fogli I, II, III – ciascuno	L. 2 —	L. 2,50	L. 3 —

VITA DEL TOURING

VERBALE DI SCRUTINIO

delle schede di votazione per l'approvazione del Bilancio 1932 e delle relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci, pubblicate nella Rivista mensile del T. C. I. « Le Vie d'Italia », N. 5, maggio 1933 e sul « Bollettino d'Informazioni ai Soci », N. 2, aprile 1933.

Nella Sede del Touring Club Italiano, oggi 1° agosto 1933-XI, alle ore 9, i Sindaci sottoscritti, Rag. Cav. Camillo Magnocavallo e Rag. Cav. Uff. Angelo Lonati (il Dott. Rag. G. B. Rocca è assente giustificato) in obbedienza al disposto dell'art. 33 dello Statuto Sociale e all'ordine del giorno pubblicato per la votazione per *referendum* nella Rivista *Le Vie d'Italia*, N. 5, maggio 1933, e riportato nel *Bollettino d'Informazioni ai Soci*, N. 2, aprile 1933, constatata l'incolumità dei suggelli apposti alle 10 urne in cui furono raccolte le schede, procedono allo spoglio delle schede medesime pervenute a tutto il 31 luglio 1933 e dànno atto col presente verbale dei risultati:

Votanti	N.	32.500
Approvano il bilancio	»	32.484
Non approvano il bilancio	»	16

Sono eletti pel triennio 1933-34-35 a Consiglieri i Signori:

Binda Ing. Comm. Achille	con voti	N.		32.409
Borletti Sen. Comm. Senatore	»	»	»	32.346
Puricelli Sen. Ing. Gr. Uff. Piero	»	»	»	32.370
Tedeschi Rag. Comm. Mario	»	»	»	32.387
Zaffaroni Comm. Alfredo	»	»	»	32.397
De Marchi Dott. Comm. Marco	»	»	»	32.452

e per l'esercizio 1933 a Sindaci i Signori:

Lonati Rag. Cav. Angelo	con voti	N.		32.431
Magnocavallo Rag. Cav. Camillo	»	»	»	32.416
Rocca Dott. Rag. Giambattista	»	»	»	32.422

Sono stati dati anche alcuni pochi voti su nominativi diversi. Non essendosi fatta dai presenti alcuna eccezione, il verbale viene chiuso alle ore 12 previa lettura ed approvazione.

I Sindaci

A. Lonati, C. Magnocavallo.

Il numero dei Soci votanti supera di oltre 3000 quello dello scorso anno. La Presidenza e il Consiglio sono grati di questa prova d'interessamento che, anche per la compattezza della votazione, accresce il significato di fiducia del voto che i Soci sono chiamati ad esprimere sull'indirizzo del Touring. Le pochissime unità (16 su 32.500) contrarie all'approvazione del bilancio possono essere facilmente spiegate come l'indice di qualche individuale dissenso su particolari questioni, mentre la massa dei votanti ha rinviata la scheda solo per significare al Consiglio del Touring la sua piena solidarietà. Il Consiglio procurerà di meritar sempre un così lusinghiero giudizio, mantenendosi fedele alla tradizione che ha reso forte potente benemerito il Touring: tutto per l'Italia.

La Presidenza.

Ai Collaboratori de « Le Vie d'Italia » e delle altre Riviste del Touring.

La Direzione delle Riviste del Touring è vivamente grata a quanti, facendo degno e cortese apprezzamento del valore delle nostre pubblicazioni, offrono ad esse la loro collaborazione. Ma, per la necessità di alleggerire il lavoro degli Uffici, rivolge viva preghiera a quanti intendono di proporre i loro scritti per la pubblicazione, di voler far precedere l'invio del testo e delle illustrazioni da un avviso in cui sia accennato al tema che essi si propongono di trattare. La Redazione risponderà in breve tempo se, sia per gli impegni che ha già contratto, sia per l'opportunità del tema in rapporto alle condizioni del momento, sia per l'essere stato lo stesso argomento oggetto di pubblicazioni precedenti nelle stesse Riviste, la proposta venga in massima o non venga accolta.

Solo dopo questo consenso preventivo gli autori potranno inviare i loro scritti corredati possibilmente dalle illustrazioni, e la Direzione delle Riviste li prenderà allora in esame, senza naturalmente alcun impegno di accoglierli e senza neppure l'obbligo assoluto di dichiarare le ragioni per cui lo scritto non può essere accolto.

Se questa procedura non sarà seguita da chi offre la collaborazione alle Riviste del Touring, la Direzione dovrà applicare strettamente la norma stampata in calce alla testata: cioè non restituirà, in caso di mancato accoglimento, nè manoscritti, nè fotografie, e questo non per atto di minore cortesia verso i gentili collaboratori, ma per doverosa semplificazione amministrativa.

Il fascicolo di Settembre de « L'Albergo in Italia ».

Ha il seguente interessantissimo sommario: B. Scotti, *Gli insegnamenti di un Congresso Svizzero del Turismo;* U. Tegani, *Varazze;* A. Ferrari, *Il bacino di Cogne;* G. Silvestri, *Le acque della Salute e l'Albergo Corallo di Livorno;* B. Zuculin, *Un albergo di 47 piani a New York.* Segue un ricchissimo notiziario.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Provvedimenti che interessano l'automobilismo approvati dal Consiglio dei Ministri.

Il Consiglio dei Ministri, nella sua riunione del 26 giugno, ha approvato alcuni provvedimenti che interessano l'automobilismo:

— Su proposta del Ministro dei LL. PP., è stato approvato uno schema di provvedimento relativo ad una convenzione suppletiva con la Società Autostrade Meridionali, per il prolungamento dell'*Autostrada Napoli-Pompei*, verso l'interno della città di Napoli, a cura e spese della stessa Società. Tale prolungamento ha lo scopo di completare l'efficienza della autostrada rendendone agevole l'accesso.

— Su proposta del Ministro delle Comunicazioni, uno schema di provvedimento con il quale si *abbassa da 21 a 18 anni il limite di età* prescritto per conseguire la *patente* di abilitazione alla guida di *automobili in servizio privato*.

— Su proposta del Ministro delle Corporazioni, uno schema di provvedimento confermante all'*Azienda Generale Italiana Petroli* l'incarico di eseguire *ricerche petrolifere nel Regno*. Tale incarico avrà la durata di cinque anni, a decorrere dal 1° luglio 1933. La spesa globale preventivata per la esecuzione di tali ricerche nel quinquennio ammonta a L. 90.000.000. Il programma dei lavori prevede in estensione delle opere di esplorazione nella Valle Padana, sul litorale Appenninico-Adriatico, nella Lucania e nella Sicilia.

— Nella seduta del 22 luglio il Consiglio dei Ministri ha poi approvato uno schema di provvedimento, in forza del quale viene consentito l'esonero dalla tassa di circolazione sino al 31 marzo 1934 alle autovetture utilitarie entrate in circolazione a decorrere dal 1° luglio 1933. È una nuova proroga dell'esenzione fiscale, di cui si è parlato in queste colonne, concessa alle « Balilla ».

Tale provvedimento, come gli altri analoghi adottati in materia, tende ad agevolare l'entrata in circolazione di tale tipo di vettura, con vantaggio dell'industria automobilistica nazionale.

Con lo stesso provvedimento, in accoglimento dei voti da varie parti manifestati, viene ridotta sino al 31 dicembre 1933, ed in relazione al periodo di entrata in circolazione, la tassa per le autovetture usate di grande cilindrata.

E' noto che molte grosse vetture sono tenute in rimessa per la gravosità della tassa; la minore entrata di questa sarà compensata dal maggior consumo della benzina, sulla quale gravano notevoli oneri tributari.

Certificati di origine di autoveicoli.

Ad integrazione delle disposizioni impartite con la Circolare 11 settembre 1931, N. 18464, e precedenti, il Ministero delle Comunicazioni d'intesa col Ministero delle Finanze, ha disposto che, agli effetti dell'art. 67 del R. Decreto-legge 2 dicembre 1928, N. 3179, il visto di verifica sui certificati di origine degli autoveicoli di fabbricazione estera può essere apposto dalla competente Camera di Commercio italiana all'Estero, senza che occorra la vidimazione del Console.

Soltanto pei certificati rilasciati da Case fabbricanti estere in località ove non esiste la Camera di Commercio italiana, permane l'obbligo della vidimazione consolare. (Circ. 1° giugno 1933, N. 10851).

Targhe in prova per autoveicoli.

Per eliminare alcune incertezze e alcuni abusi riscontrati nell'uso della targa in prova, il Ministero delle Comunicazioni, d'intesa col Ministero delle Finanze, ha emanato la Circ. 1° giugno 1933, N. 11307. Da essa si rileva che:

1° è consentito l'uso della targa di prova per gli autocarri con carico di merci, allo scopo precipuo di verificare, col funzionamento del motore, la resistenza al traino in rapporto al tonnellaggio indicato nei certificati di fabbrica, purchè la circolazione stessa sia effettuata ai soli fini di prova;

2° gli autoveicoli scortati dalla targa in prova non possono trasportare passeggeri; solamente in caso di circolazione a scopo di vendita, è consentito all'acquirente di viaggiare sull'automezzo;

3° gli autoveicoli, muniti di targhe in prova, debbono essere guidati dai concessionari o dai loro legittimi rappresentanti.

La concessione della targa a persona estranea, anche senza fini di lucro, è assolutamente vietata. In caso di abuso il contravventore è passibile del pagamento di una penale uguale al doppio della tassa annuale di circolazione.

Legalizzazione degli atti dei Conservatori del P. R. A.

E' stato disposto dal Ministero delle Finanze, che dal 1º luglio gli atti rilasciati dai Conservatori del Pubblico Registro Automobilistico e destinati ad essere esibiti a uffici pubblici aventi sede fuori della provincia, anche se trattisi di uffici del P. R. A. medesimo, devono essere preventivamente sottoposti alla legalizzazione della firma da parte del Procuratore del Re della circoscrizione.

L'aumento nell'esportazione degli autoveicoli.

Fra i sintomi più significativi della ripresa economica italiana — rileva l'*Agenzia di Roma* — va segnalato, nonostante la contrazione delle importazioni in tutti i Paesi, l'aumento delle nostre esportazioni che si va verificando progressivamente per alcune voci industriali. Fra queste debbono registrarsi gli autoveicoli per trasporto di persone fino a 700 kg. Mentre gli autoveicoli di questa categoria furono esportati dall'Italia, dal 1º gennaio al 30 aprile 1932, per quintali 1646, in numero di 292, per un valore di L. 1.856.400, nello stesso quadrimestre dell'anno corrente l'esportazione è salita a quintali 8797, con 1445 autoveicoli e per un valore di L. 8.055.470.

Un motore italiano ad olio pesante per automobili.

La « Società Motori ad Iniezione Liquida » di Milano, ha messo al punto un interessante tipo di motore ad olio pesante per automobili da turismo.

Il motore in oggetto è a 2 cilindri verticali del diametro di mm. 80 e della corsa di mm. 130: la cilindrata complessiva è di 1300 cmc. Il motore, che segue il ciclo a 2 tempi, presenta interessanti particolarità costruttive e parte istantaneamente da freddo, per la semplice azione del motorino d'avviamento, senza bisogno di ricorrere all'ausilio di spiraline incandescenti od altro. Esso sviluppa la potenza di 27 HP, alla velocità di regime di 1700 giri al minuto.

Il motore, montato su una vettura, funziona già da oltre un anno con ottimo rendimento e perfetta regolarità.

Come si vede, la possibilità di adottare il motore Diesel anche sulle vetture da turismo individuale, che già era stata dimostrata dalla vettura *Spyder* della Commins Co. di Columbus (Stati Uniti), è stata pienamente confermata dalla nuova e brillante realizzazione italiana.

Andamento della produzione automobilistica mondiale nel 1932.

Secondo uno studio compilato dal Dipartimento americano del Commercio, la produzione automobilistica mondiale avrebbe raggiunto nel 1932 un totale di 1.979.251 macchine, di cui 1.431.494 costruite negli Stati Uniti e Canadà, con una diminuzione di 1.069.397 unità, ossia del 35,1 % rispetto alle 3.048.648 unità costruite nel 1931. Diamo qui di seguito una tabella che considera la produzione automobilistica mondiale nel quadriennio 1929-32:

	1929	1930	1931	1932
Totale .... N.	6.277.451	4.126.470	3.048.648	1.979.251
Aumento + o diminuizione − percentuale ...	+ 20,6 %	− 34,3 %	− 26,3 %	− 35,1 %
Produzione:				
Stati Uniti ...	83,7 %	81,3 %	78,6 %	69,3 %
Canadà	4,6 %	3,7 %	2,7 %	3,1 %
Paesi europei ..	11,7 %	15,0 %	18,7 %	27,6 %
Totale	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

La produzione degli altri più importanti paesi sarebbe stata la seguente: Inghilterra 244.434 unità; Francia 170.955; Germania 52.655; Italia 29.100; Russia 26.849 unità.

Dei 17 paesi produttori di autoveicoli esistenti nel mondo, la produzione sarebbe risultata in aumento solo in 5 paesi e, precisamente, nella Gran Bretagna, U.R.S.S., Svezia, Spagna e Giappone.

Le diminuzioni segnate dalla produzione dei principali paesi produttori (esclusa la Gran Bretagna), rispetto al 1931, sono state le seguenti: Italia 0,6 %, Stati Uniti 43 %, Canadà 26 %, Francia 14 %, Germania 32 % e Cecoslovacchia 20 %. Le statistiche rivelano, inoltre, che nell'Italia, nella Gran Bretagna e nella Svezia ebbero a registrarsi aumenti nella produzione delle vetture; nel Belgio, nella Spagna, Svezia e Giappone, aumenti in quella degli autocarri e degli autobus, mentre, probabilmente, un miglioramento generale ebbe a verificarsi tanto nella produzione delle vetture come in quella degli autocarri nella Russia.

Il numero di autoveicoli complessivamente esportati dai 17 paesi produttori del mondo è ammontato lo scorso anno a 156.440 macchine, con una diminuzione del 28 % rispetto alle 218.943 unità esportate nel 1931. Tale esportazione ha rappresentato il 7,9 % della produzione automobilistica mondiale del 1932, contro una quota del 7,1 % nel 1931. Gli Stati Uniti ed il Canadà hanno esportato complessivamente nel 1932 il 5,4 % della produzione totale, contro il 5,8 % nel 1931 e tutti gli altri paesi il 14,5 % e 13,3 % rispettivamente.

La Gran Bretagna è stata l'unico importante paese produttore che nello scorso anno abbia potuto aumentare, e in misura assai sensibile, la propria esportazione automobilistica (da 24.312 a 40.178 unità, ossia dal 10,9 % al 16,4 %) ed è passata al secondo posto nel rango dei paesi esportatori.

L'esportazione della Germania è rimasta, durante lo scorso anno, pressochè stazionaria (11.025 unità rispetto a 11.220 nel 1931); mentre è sensibilmente aumentato per tale paese il rapporto tra l'esportazione e la propria produzione (dal 14 al 21 %).

Autoveicoli in circolazione nel mondo all'inizio del 1933

Gli autoveicoli in circolazione nel mondo all'inizio dell'anno in corso ammontavano, secondo statistiche americane, ad un totale di 35.681.778.

Eccone ora la ripartizione per Continenti e per Stati:

PAESI	Veicoli a motore	Vetture da turismo	Autocarri	Autobus	Motociclette
EUROPA					
Albania	1.035	510	525	—	—
Austria	28.100	14.900	13.200	—	29.800
Azzorre (Isole)	749	645	41	63	90
Belgio	150.000	95.000	55.000	—	45.000
Bulgaria	3.500	2.500	1.000	—	550
Cecoslovacchia	85.500	54.000	26.500	5.000	40.000
Danzica	2.355	1.560	750	45	2.055
Danimarca	126.321	82.820	34.501	—	25.000
Estonia	3.063	1.711	1.156	196	736
Faröer (Isole)	82	—	—	—	—
Finlandia	31.800	21.000	9.400	1.400	5.200
Francia	1.710.955	1.273.088	437.867	—	488.147
Germania	659.532	485.828	152.420	11.274	819.178
Gibilterra	600	—	—	—	—
Gran Bretagna	1.493.474	1.060.889	360.195	72.390	434.399
Grecia	17.226	11.198	6.028	—	—
Olanda	136.100	84.500	47.600	3.700	33.800
Ungheria	16.880	12.750	4.130	—	10.950
Islanda	1.434	584	850	—	105
Irlanda (Stato Libero)	49.223	40.100	8.287	836	5.668
Italia	301.533	214.975	77.457	9.101	98.471
Lettonia	3.234	1.795	1.184	255	1.669
Lituania	2.370	1.450	550	370	1.200
Lussemburgo	9.947	6.691	3.139	107	2.776
Malta	2.857	2.042	250	565	322
Monaco (Principato)	1.625	1.325	200	100	200
Irlanda del Nord	26.650	19.200	6.500	550	4.100
Norvegia	51.183	29.197	19.686	2.300	6.500
Polonia	27.369	19.006	5.544	2.819	8.201
Portogallo	30.850	20.750	10.100	—	—
Romania	37.500	27.250	8.200	2.050	2.050
Spagna	172.000	122.000	50.000	—	14.800
Svezia	151.500	106.300	45.200	—	55.000
Svizzera**	90.100	69.750	19.800	550	47.300
U.R.S.S. (Russia)	60.324	15.212	42.914	2.198	5.692
Jugoslavia	11.733	7.703	3.147	883	3.436
Totale 1932	5.498.704	3.908.229*	1.453.321*	116.752*	2.192.395*
Totale 1931	5.586.320	3.968.228*	1.460.711*	135.747*	2.243.267*
AFRICA					
Algeria	52.550	43.750	6.800	2.000	3.200
Angola	2.250	—	—	—	—
Congo belga	5.870	2.911	2.959	—	2.989
Africa orientale britannica	25.036	17.245	7.791	—	5.430
Africa occidentale britannica	13.268	4.846	8.422	—	2.600
Canarie	4.725	—	—	—	—
Egitto	27.230	23.254	2.756	1.220	2.427
Etiopia	543	427	116	—	—
Africa occidentale francese	6.014	2.353	3.521	140	505
Liberia	92	52	40	—	9
Libia	1.002	480	522	—	—
Madagascar	3.881	2.815	1.075	—	1.925
Madera	980	750	80	150	10
Mauritius	2.850	2.250	600	—	—
Marocco	25.660	17.997	7.563	—	1.729
Nyassa	1.255	736	519	—	866
Africa orientale portoghese	2.180	1.255	925	—	431
Rhodesia	18.589	15.657	2.932	—	3.482
Seychelles (Isole)	15	—	—	—	—
Somaliland e Eritrea	1.450	816	634	—	—
Africa sudoccidentale	2.344	1.568	776	—	97
Sudan	2.289	1.150	1.139	—	—
Tripolitania	1.020	456	521	43	172
Tunisia	12.258	10.525	1.535	198	1.714
Unione Sudafricana	156.463	138.809	17.654	—	30.436
Totale 1932	369.814	290.102*	68.880*	3.751*	57.122*
Totale 1931	370.880	287.523*	72.682*	3.446*	66.830*

* Non include tutti i territori. – ** Cifre certamente dedotte.

	PAESI	Veicoli a motore	Vetture da turismo	Autocarri	Autobus	Motociclette
AMERICA DEL NORD E DEL SUD*	Alaska	2.944	2.081	862	—	4
	Antigua	270	230	40	—	30
	Argentina	329.400	251.765	77.635	—	—
	Bahamas	1.025	800	225	—	—
	Barbados	1.622	1.322	194	106	119
	Bermude	56	—	—	—	—
	Bolivia	2.375	1.200	1.000	175	—
	Brasile	163.200	112.000	51.200	—	—
	Guyana inglese	1.068	865	45	158	200
	Honduras britannico	241	163	78	—	—
	Canadà	1.103.089	946.846	154.578	1.665	9.265
	Chile	34.000	—	—	—	—
	Colombia	11.500	—	—	—	—
	Costa Rica	1.788	1.357	334	97	129
	Cuba	27.500	—	—	—	—
	Dominicana (Haiti)	35	—	—	—	—
	Repubblica Dominicana	3.300	2.600	700	—	—
	Guyana	200	—	—	—	90
	Equatore	2.312	1.407	190	715	87
	Guinea francese	100	—	—	—	—
	Grenada	400	—	—	—	—
	Guadalupa	1.300	—	—	—	150
	Guatemala	3.115	—	—	—	57
	Haiti	2.800	2.200	600	—	—
	Honduras (indip.)	1.370	985	385	—	—
	Jamaica	7.800	6.000	1.800	—	550
	Martinica	2.300	1.800	500	—	125
	Messico	88.930	61.960	20.687	6.283	852
	Montserrat	50	—	—	—	—
	Indie occidentali olandesi	2.002	1.349	653	—	150
	Terra Nuova	3.128	2.611	510	7	93
	Nicaragua	1.000	—	—	—	—
	Altre Indie occidentali	700	—	—	—	—
	Panama	7.864	6.351	1.514	—	—
	Paraguay	2.200	800	1.150	250	—
	Perù	9.025	5.450	3.175	400	175
	Porto Rico	14.171	11.101	2.590	480	148
	Salvador	1.825	1.480	217	128	65
	Santa Lucia	165	125	40	—	25
	St. Kitts, Nevis (Isole)	260	170	90	—	20
	St-Pierre e Miquelon	125	—	—	—	—
	Trinidad e Tobago	6.900	5.000	1.900	—	750
	Stati Uniti	24.373.979	21.173.698	3.131.269	69.012	96.153
	Uruguay	38.500	28.500	9.000	1.000	—
	Venezuela	14.000	—	—	—	—
	Isole Virginie	425	330	95	—	12
	Totale 1932	26.270.359	22.632.546*	3.465.256*	80.476*	109.249*
	Totale 1932, meno S. U.	1.896.380	1.458.848*	331.987*	11.464*	13.096
	Totale 1931	28.007.873	24.159.795*	3.695.317*	93.755*	113.797*
	Totale 1931, meno S. U.	2.013.977	1.592.414*	345.338*	17.219*	19.660*
ASIA	Arabia	1.340	—	—	—	—
	Malesia britannica	30.064	23.690	5.674	1.617	4.176
	Ceylon	19.650	14.600	2.200	2.850	—
	China	35.000	23.000	12.000	—	—
	Cipro	1.550	—	—	—	—
	Indo-China francese	22.039	17.215	2.123	2.300	2.336
	Hong-Kong	3.136	2.305	656	175	410
	Indie	108.355	76.930	31.405	—	15.000
	Iraq	4.275	3.500	775	—	220
	Giappone	104.800	—	—	—	25.000
	Indie olandesi	71.754	54.087	12.618	5.049	7.891
	Palestina	3.336	2.007	631	728	476
	Persia	8.168	4300	3.868	—	—
	Filippine	44.700	27.500	17.200	—	380
	Siam	7.600	4.045	3.000	555	400
	Siria	12.717	9.755	2.962	—	695
	Turchia	7.808	5.212	2.596	—	—
	Totale 1932	486.292	268.416*	97.708*	13.274*	56.984*
	Totale 1931	566.353	389.711*	159.790*	16.862*	69.169*
OCEANIA	Australia	527.493	412.773	114.720	—	65.000
	Isole Figi	1.114	717	397	—	1.264
	Oceania francese	570	500	70	—	44
	Hawaï	49.800	39.500	10.000	300	500
	Nuova Zelanda	190.267	151.209	37.863	1.195	32.953
	Altre Isole	650	—	—	—	—
	Samoa	305	196	95	14	7
	Totale 1932	770.199	604.895*	163.145*	1.509	99.768*
	Totale 1931	772.287	602.786*	167.737*	1.254*	114.256*

* Non comprende tutti i territori.

Tassa di circolazione sulle trattrici industriali con gomme semi-pneumatiche.

Secondo precedenti disposizioni ministeriali, le trattrici industriali con gomme semi-pneumatiche hanno avuto finora il trattamento tributario previsto dalla tariffa (allegato *B* alla legge tributaria automobilistica 30 dicembre 1923, N. 3283) per gli autocarri da merci con *gomme piene*.

Questa troppo rigida interpretazione è sembrata allontanarsi dallo spirito del legislatore. Perciò il Ministero delle Finanze, riesaminata la questione col Ministero delle Comunicazioni e con l'Azienda Autonoma Statale della Strada ha consentito con sua Nota del *31 maggio 1933, N. 67784*, che le agevolazioni concesse a favore degli autocarri da merci provvisti di gomme semi-pneumatiche, parificati agli effetti della tassa di circolazione, agli autocarri con pneumatici, possano essere estese anche a favore delle suddette trattrici, le quali, come ha posto in rilievo il Ministero delle Comunicazioni, in correlazione alle norme restrittive vigenti circa la composizione dei treni stradali, non possono ritenersi causa di maggior logorio delle strade in confronto dei comuni autocarri.

La nuova norma di tassazione per le trattrici industriali munite di gomme semi-pneumatiche ha avuto applicazione immediata.

Osservasi però che, in conformità della dichiarazione fatta dal Ministero delle Finanze, nessun rimborso compete per le tasse già corrisposte nell'anno in corso sulle trattrici industriali, in base alla tariffa stabilita per gli autocarri senza pneumatici.

Condizioni di ammissione di autocarri e di autobus in Francia.

A termini delle istruzioni in vigore, gli autocarri e gli autobus stranieri che servono ad escursioni turistiche possono essere ammessi temporaneamente in Francia sotto la condizione di una stretta reciprocità da parte dei Paesi stranieri. E' precisato che questa facoltà è privativa ai veicoli che penetrano carichi in Francia e che riconducono all'Estero i turisti che vi si trovavano all'entrata.

Di conseguenza è interdetta, come principio, l'importazione temporanea degli autocarri destinati a prendere carico in Francia, sia che essi penetrino a vuoto, sia che essi ritornino all'Estero con altri viaggiatori. I Direttori regionali di Dogana francese sono tuttavia autorizzati ad accordare delle deroghe in casi particolari, degni d'interesse, e per considerazioni specialmente motivate, sotto la riserva che le facilitazioni eccezionali eventualmente acconsentite non rechino alcun pregiudizio alle imprese nazionali. La non riesportazione di un autocarro con tutti i suoi occupanti sarà tollerata quando qualsiasi intenzione di concorrenza sleale possa essere scartata. Questo sarebbe il caso, per esempio, di un veicolo che non riconducesse all'Estero tutti, o una parte, dei turisti partecipanti alla escursione per il fatto che gli interessati abbiano preferito raggiungere il loro Paese per un diverso itinerario. Nella pratica basterà per la Dogana francese assicurarsi all'entrata che gli autocarri entrino carichi e che il numero degli occupanti sia in rapporto con la durata e l'importanza dell'escursione progettata; alla uscita, di verificare che non vi siano stati mutamenti di viaggiatori; all'interno, nel raggio delle dogane, vegliare all'utilizzazione regolare dei veicoli temporaneamente ammessi. I proprietari e conduttori degli autoveicoli sono intanto debitamente avvertiti che ogni trasporto di viaggiatori da un punto all'altro del territorio francese costituirebbe un abuso del regime di importazione temporanea, portando con sè l'esigibilità immediata dei diritti e delle tasse di entrata.

Le irregolarità che esulino da ogni intenzione abusiva, non saranno constatate, ma ne sarà dato semplicemente conto all'Amministrazione.

A cominciare dal 1º agosto a. c. i conduttori degli autobus debbono pertanto rimettere, al momento di entrare in Francia, un foglio di viaggio, scritto in doppio esemplare, riproducente i nomi e cognomi degli escursionisti trasportati, come pure l'itinerario e la durata approssimativa dell'escursione. Questo foglio di viaggio sarà vistato *ne varietur* dal servizio dell'Ufficio d'entrata, che ne conserverà un esemplare; l'altro esemplare sarà rimesso all'Ufficio di uscita per permettere a quest'ultimo di assicurarsi almeno per prove della correttezza delle operazioni.

E' stato particolarmente raccomandato al servizio di procedere alle verifiche, all'entrata e all'uscita, con rapidità e con tatto, in modo che non si produca alcuna noia per i turisti.

Queste disposizioni non riguardano, ben inteso, che gli autocarri e gli autobus destinati ad escursioni turistiche. I veicoli che fanno servizio di trasporto di viaggiatori di qua e di là della frontiera, restano assoggettati alle regole in vigore.

Nuove tasse sugli autoveicoli in Francia.

In base alla legge del 28 febbraio 1933, sono state introdotte sugli autoveicoli già colpiti dalla tassa di circolazione, cioè sulle macchine per il trasporto pubblico e privato di persone e di merci (escluse le trattrici agricole, i veicoli destinati alla vendita, ecc.), e sui loro rimorchi, le seguenti nuove tasse:

1º Una tassa sul peso, la cui tariffa annuale è la seguente:

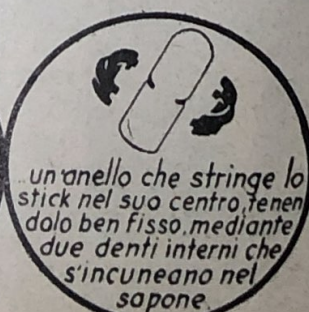
a) per i veicoli e rimorchi il cui peso totale massimo in assetto di marcia (cioè peso morto più carico utile) è compreso tra 5000 e 7000 kg.: 400 franchi;

b) per i veicoli e rimorchi il cui peso totale massimo in assetto di marcia sia compreso tra 7000 e 10.000 kg.: 600 franchi;

c) per i veicoli e rimorchi il cui peso totale massimo in assetto di marcia sia compreso tra 10.000 e 13.000 kg.: 900 franchi;

d) per i veicoli e rimorchi di un peso superiore a 13.000 kg.: 1200 franchi.

I veicoli e rimorchi di peso inferiore a 5000 kg. sono esenti da tale tassa.

CON UN BELL'ABITO
GIBBS
ringiovanisce
il sapone per barba
presentandolo sotto una nuova veste ideale
Un prodotto di classe, come il Sapone GIBES per Barba, a base di Cold Cream, risentiva della mancanza di un astuccio degno in tutto e per tutto dei suoi pregi indiscutibili.
Oggi GIBBS, è orgoglioso di poter presentare al consumatore un'astuccio che, senza tema di contraddizioni, si può definire: un capolavoro d'ingegnosità pratica.
Questo astuccio, in materia plastica colorata assolutamente inalterabile, è BREVETTATO per tutto il mondo, ed è quanto di più perfetto si possa desiderare in fatto di: IGIENE, PRATICITA', ELEGANZA, ECONOMIA.
Di durata eterna, può essere rifornito indefinitivamente col Sapone GIBBS per Barba (ricambio) N. 50 bis, creato espressamente per questo astuccio.
(Esiste nelle tinte: Verde, cremisi, bianco, nero.)
L'astuccio é composto da due coperchi identici, che formano un astuccio ermeticamente chiuso, avvitandosi su...
...un anello che stringe lo stick nel suo centro, tenendolo ben fisso, mediante due denti interni che s'incuneano nel sapone.
s'impugna comodamente il sapone, mentre la parte messa a nudo, sfiora l'epidermide con una morbida carezza.
POUPROD BORNIER
S. A. STABILIMENTI ITALIANI GIBBS - MILANO

2° Una tassa di superficie secondo la seguente tariffa:

a) veicoli e rimorchi la cui superficie (misurata da un rettangolo avente per lunghezza e larghezza quelle del veicolo o del rimorchio comprese tutte le sporgenze) ecceda i 10 metri quadrati ma non i 15 metri quadrati o la cui larghezza i 2 metri: 600 franchi;

b) veicoli e rimorchi la cui superficie ecceda i 15 ma non i 20 metri quadrati: 800 franchi;

c) veicoli e rimorchi la cui superficie ecceda i 20 metri quadrati: 1000 franchi.

Sono esenti da tale tassa i veicoli e rimorchi la cui superficie non ecceda i 10 metri quadrati e la larghezza non superi i 2 metri.

Le tasse suindicate sono esigibili in anticipo e per un periodo minimo di tre mesi, a partire dal giorno dell'entrata in circolazione del veicolo o del rimorchio.

Circolazione degli autoveicoli sulle strade postali svizzere di montagna.

Con decreto del 9 giugno 1933 furono emanate le prescrizioni generali obbligatorie sulla circolazione di autoveicoli sulle strade postali svizzere di montagna, prescrizioni che riproduciamo parzialmente qui appresso:

Prescrizioni sulla circolazione: Per cedere il passo agli autoveicoli, le vetture postali scansano sempre dal lato della *montagna*. In caso d'incrocio in luogo pericoloso, a richiesta del conducente postale, il veicolo privato deve retrocedere fino ad un punto adatto per l'incrocio. Su tratti postali di montagna dove circolano corse postali regolari, le vetture postali possono trainare *rimorchi*.

Per le strade su cui la circolazione è difficile si può prescrivere:

1° che le vetture postali, in caso d'incrocio, scansino dal lato montagna;

2° che durante le ore di viaggio delle automobili postali valga la norma della circolazione in senso unico.

Contrassegni delle vetture postali: Le automobili postali sono contrassegnate, davanti, da una targa di controllo gialla e da un disco col corno postale in giallo su fondo nero; di dietro, da una targa di controllo con lo stemma federale, la lettera P in color nero su fondo giallo ed il numero della vettura. Se alla prima automobile di una corsa postale seguono vetture di sussidio, ogni automobile postale che ne precede un'altra reca davanti, accanto al motore, un disco rosso con diagonale bianca.

Le automobili postali fanno uso di un segnale acustico *a tre toni*. Sulle strade postali di montagna gli altri automobilisti non possono utilizzare segnali a suoni multipli.

Designazione delle strade postali di montagna: Le strade postali di montagna ordinarie sono contraddistinte, in capo a ciascuna di esse, mediante un disco indicatore nero con orlo giallo e corno po-

stale giallo, di fronte, e con orlo giallo, corno postale giallo e striscia orizzontale gialla, a tergo.

I tratti difficili delle strade dove le vetture postali scansano dal lato montagna anche in caso d'incrocio, sono contraddistinti, in capo a ciascuno di essi, mediante un disco indicatore nero con orlo giallo e corno postale giallo, di fronte, e un disco nero con orlo giallo, a tergo. I tratti sui quali vige la norma della circolazione in senso unico in determinate ore, sono contraddistinti dai medesimi indicatori sotto ai quali sono collocati cartelli indicanti le ore di circolazione.

Strade aperte alla circolazione degli autobus in Svizzera.

La recente legge federale che unifica e regola la circolazione degli autoveicoli in Svizzera, stabilisce che la sagoma limite dei veicoli a motore deve essere compresa nelle seguenti dimensioni: larghezza m. 2,20, salvo le eccezioni ammesse fino a m. 2,40 per un determinato numero di strade di grande comunicazione; lunghezza m. 9,50, con eccezioni fino a 11 m. per gli autobus pesanti e gli autoveicoli dei pompieri; altezza m. 4.

L'Ufficio Nazionale Svizzero del Turismo ha pubblicato una carta che indica le 108 strade svizzere sulle quali è ammessa la circolazione di autoveicoli con larghezza fino a m. 2,40, che viene spedita gratuitamente a richiesta.

Freni elettrici per autovetture.

Una Casa estera ha creato un freno elettrico, adatto per qualsiasi tipo di autoveicolo, interessante sotto varî aspetti. Esso funziona automaticamente e viene azionato dalla corrente del regolare sistema di accensione; viene posto in opera con una spinta sul pedale del freno, ciò che provoca un contatto con il motore in moto, e la conseguente azione dei freni. Questo nuovo dispositivo può rappresentare anche una protezione contro i furti delle vetture poichè, durante il posteggio, la macchina può rimanere frenata tenendo abbassato il pedale del freno e disinnestando la corrente. Il consumo dell'elettricità per il funzionamento di questo freno è minimo e comunque non superiore a quello consumato da un fanale di coda.

« Carnets » di soggiorno per gli automobilisti nel Belgio.

Si informa che il prezzo del *carnet de séjour* del quale gli automobilisti di alcuni Paesi debbono provvedersi al momento di entrare nel Belgio per l'assoggettamento alla tassa fiscale sui veicoli a motore è portata da franchi 2 a franchi 10.

Diritti doganali e tasse applicabili agli autoveicoli diretti nel Belgio.

Indipendentemente dai diritti d'ingresso, i veicoli automobili sono passibili all'atto dell'importazione nel Belgio, di una tassa di lusso del 7 % *ad valorem* (valore del veicolo aumentato dall'ammontare dei diritti di entrata).

In caso di importazione in franchigia temporanea di vetture automobili sotto la copertura del trittico, di *carnets de passages en douanes* o *d'acquit de transit* speciali, la tassa di lusso del 7 % deve essere garantita o cauzionata.

Tassa fiscale da corrispondersi dagli automobilisti che entrano in Romania.

L'Alleanza Internazionale del Turismo comunica che i proprietari o conduttori delle automobili registrate in Romania e provenienti dall'Estero sono tenuti a presentare il loro libretto fiscale all'Ufficio doganale di frontiera.

I proprietari o piloti delle automobili recanti un numero d'immatricolazione e targa di nazionalità straniera sono obbligati a chiedere un consimile libretto fiscale all'Ufficio doganale di frontiera per il quale essi intendono entrare in territorio romeno. Il prezzo del libretto è di 100 Lei. Queste automobili pagheranno inoltre una tassa di 25 Lei per giorno, per tutta la durata del soggiorno nel Paese, tassa pagabile alla fine di ciascun trimestre all'Ufficio di riscossione della loro residenza provvisoria nel Paese.

I motocicli che si trovano nel medesimo caso, pagheranno 50 Lei per il libretto fiscale e 10 Lei per giorno come tassa di circolazione. All'uscita dal Paese, l'Ufficio doganale di frontiera è tenuto a constatare sul libretto così attribuito le somme che restano da pagare come tasse di circolazione.

I proprietari o piloti di automobili straniere che presenteranno al loro ingresso in Romania documenti comprovanti che il loro Paese di origine ha aderito allo stesso titolo che la Romania a una convenzione internazionale, saranno trattati secondo le regole stabilite da detta convenzione.

Validità dei « Carnets de passages en douanes » per l'Africa del Sud.

La Tesoreria dell'A.I.T. comunica che il *carnet de passages en douanes* della medesima è riconosciuto nella Rhodesia del Nord e nella Rhodesia del Sud sotto la garanzia dell'Automobile Association of Rhodesia, e che esso è parimenti valevole per il territorio sotto mandato britannico del South West Africa.

Gli autoveicoli registrati in Francia nel 1932.

Secondo dati statistici ufficiali sono stati registrati in Francia durante lo scorso anno 166.144 *nuovi* autoveicoli (137.846 autovetture e 28.298 autocarri).

Delle autovetture, 130.777 risultavano essere di produzione locale e 7069 di marche estere, mentre degli autocarri, 24.884 erano costruiti localmente e 3414 di produzione estera.

La partecipazione delle marche francesi alle nuove registrazioni è stata durante lo scorso anno del 94,1 % per le autovetture e dell'87,6 % per gli autocarri, rispetto al 93,5 % e all'85,1 % del 1931.

MOTOCICLISMO

Motociclismo.

Su proposta del Ministro delle Comunicazioni, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri uno schema di provvedimento, con il quale, a modifica delle norme contenute nel Codice della Strada, le *motoleggere ed i motocicli* sono compresi nell'unica denominazione di motocicli e *viene abolito per il loro uso qualsiasi limite di età e l'obbligo del collaudo*. Non occorrono nemmeno *patente di guida e licenza di circolazione*, ma resta l'obbligo di sottoporre il motociclo all'accertamento di potenza del motore ai fini della tassa di circolazione.

Con il provvedimento, ormai in corso di promulgazione, si apporta una grande agevolazione allo sviluppo del motociclismo italiano, che, pur vantando molti trionfi e grande passione nel campo sportivo, non ha raggiunto, neanche approssimativamente, quello sviluppo che si è invece affermato nei maggiori Paesi Europei, come l'Inghilterra, la Francia e la Germania. L'abolizione del limite di età e della patente per tutti i motociclisti, dopo l'esperienza fatta con le motoleggere (motociclette di minore cilindrata, ma con tutte le caratteristiche e capacità dei motocicli), darà non piccolo impulso al diffondersi dei motocicli, anche di maggior cilindrata.

E' abolito il collaudo, sostituito dal semplice accertamento della potenza ai fini fiscali; come pure è abolita la licenza di circolazione, che sarà sostituita dall'autorizzazione alla circolazione rilasciata dal Circolo Ferroviario al momento dell'accertamento della potenza.

Non è abolita l'immatricolazione con il conseguente obbligo della targa; anzi, con l'abrogazione della categoria delle motoleggere, anche queste dovranno essere immatricolate e munite di targa. Le pratiche per l'immatricolazione saranno, a quel che si assicura, molto semplici e saranno espletate dal Circolo Ferroviario all'atto stesso dell'accertamento della potenza.

La targa, oltre che permettere la facile identificazione dei motocicli in corsa (in caso di responsabilità civile e penale), rende possibili i viaggi all'estero, per l'obbligo derivante dalla Convenzione internazionale di Parigi del 24 aprile 1926.

Nulla si sa se sarà mantenuto l'obbligo dell'iscrizione al Pubblico Registro Automobilistico, obbligo ora esistente solo pei motocicli, ovvero se a questi sarà estesa l'esenzione ora concessa alle motoleggere; il desiderio espresso dalle associazioni industriali e commerciali e dagli ambienti motociclistici è che venga abolito l'obbligo dell'iscrizione e sia data invece la

facoltà di iscrivere nel P. R. A. solo i motocicli venduti a rate e quindi gravati di privilegio a garanzia dei venditori.

Riguardo alla tassa di circolazione rimane il regime attuale: tassa fissa pei motocicli con cilindrata fino a 175 cmc. e tassa proporzionale per quelli di cilindrata superiore, in ragione del numero dei cavalli della potenza. E' sperabile che il Governo nazionale, il quale ha concesso alla causa del motociclismo, sotto l'energico e multiforme intervento del Duce medesimo, tutto il suo favore, vorrà eliminare questa duplicità di criteri fiscali (cilindrata e potenza), che spesso crea strane situazioni pratiche e non giova alla facilità della riscossione.

L'indicatore del cambio di velocità.

Un pratico accessorio è stato recentemente introdotto sulle motociclette in Inghilterra: si tratta dell'indicatore della marcia innestata al cambio di velocità. Esso si compone di una trasmissione flessibile, che partendo dalla leva o dal pedale di comando all'ingresso della scatola del cambio, giunge ad un indicatore o quadrante, posto sotto gli occhi del guidatore. La lancetta mobile su questo quadrante può assumere le posizioni in corrispondenza dei segni a seconda della posizione assunta dalla leva del cambio, cioè della marcia innestata. Il quadrante è illuminato dall'interno con una piccola lampadina.

L'apparecchio può riuscire di qualche utilità nelle moto con cambio a varie marce con pedale preselettore, nelle quali — specie viaggiando di notte — non sempre il motociclista sa subito individuare quale sia la marcia innestata.

NAVIGAZIONE

Licenza e patente per la circolazione dei motoscafi e delle imbarcazioni con motore.

Con Decreto del Ministro delle Comunicazioni sono stati prorogati a tutto il 30 settembre 1933 i termini per la revisione delle patenti e per il rilascio delle nuove licenze di circolazione di motoscafi e delle imbarcazioni a motore in servizio privato nelle acque interne.

In proposito si deve ricordare che con il R. Decreto-legge 9 maggio 1932, N. 813, il quale dava le disposizioni sulla circolazione dei motoscafi e delle imbarcazioni con motore amovibile, per uso privato, furono stabilite la competenza e la procedura per il rilascio della licenza di circolazione per i motoscafi e le imbarcazioni e della patente di abilitazione a guidarli.

Se i galleggianti stazionano normalmente in acque marittime, la licenza è rilasciata dalla Capitaneria di Porto; se invece stazionano in acque interne, la licenza è rilasciata dai Circoli Ferroviari.

La patente, quando le funzioni di conduttore e di motorista possono essere riunite in una sola persona, può essere rilasciata tanto dal Circolo che dalla Capitaneria, a seconda delle acque in cui si deve eseguire l'esame pratico.

Con Decreto 11 gennaio 1933 del Ministro delle Comunicazioni furono date le norme di esecuzione delle disposizioni del citato Decreto-legge e fu assegnato il termine del 30 giugno 1933 per la validità delle licenze e delle patenti già esistenti; nello stesso termine tutti gli scafi soggetti alla detta licenza dovevano essere sottoposti a visita di revisione.

Ora il termine per la rinnovazione delle licenze e delle patenti e della revisione degli scafi è opportunamente prorogato fino al 30 settembre prossimo.

Entro lo stesso termine devono essere sottoposti a visita tutti i fuoribordo, anche se esenti dalla licenza e dalla tassa, per essere muniti del « certificato per motori fuoribordo di piccola potenza » (fino a 500 cmc. di cilindrata).

Per maggior agio dei nostri lettori riproduciamo dalla rivista *Motonautica* il prospetto riassuntivo del trattamento delle imbarcazioni a motore:

Imbarcazioni con motore amovibile	Legittimazione alla navigazione	Legittimazione alla guida dei natanti e dei motori	Tassa di circolazione	Diritti Marittimi
Entrobordo.	1) Licenza per l'imbarcazione. 2) Certificato che autorizza l'uso del motore. 3) Sigla e numero d'immatricolazione.	Patente.	A seconda della potenza fiscale del motore.	L. 100 se stazionano in acque marittime.
Fuoribordo di cilindrata superiore ai 500 cmc. o di potenza superiore a 11 HP.	1) Licenza per l'imbarcazione. 2) Certificato che autorizza l'uso del motore. 3) Sigla e numero d'immatricolazione.	idem.	idem.	idem.
Fuoribordo di cilindrata o potenza inferiore ai 500 cmc. o agli 11 HP.	Certificato per motore fuoribordo di piccola potenza.	Nessun documento.	La tassa è dovuta per qualunque tipo di motore di potenza superiore a 6 HP.	Non sono dovuti i diritti marittimi in nessun caso.

TURISMO

Due concorsi del Commissariato per il Turismo per i « Soggiorni fioriti ».

Il Commissariato per il Turismo nell'intento di promuovere e di intensificare la decorazione floreale delle stazioni di cura, soggiorno e turismo e delle località in genere nelle quali viene applicata l'imposta di soggiorno, bandisce due concorsi nazionali, il primo tra enti pubblici per il migliore impianto e la migliore manutenzione di giardini pubblici, viali ed aiuole, nonchè per l'ornamentazione floreale di vie e di piazze; il secondo fra privati, proprietari ed inquilini di locali prospicienti vie e piazze pubbliche, che abbiano ornato in forma artistica ed attraente, con piante e fiori, balconi, finestre, vetrine, portali, terrazze, ecc.

Le iscrizioni furono già chiuse il 31 luglio scorso; tuttavia, poichè non è dubbio che il concorso si ripeterà nei venturi anni, ne riproduciamo le norme.

Bando di concorso per i soggiorni fioriti.

1. — Allo scopo di rendere sempre più attraenti le località frequentate dai turisti, il Commissariato per il Turismo indice nelle stazioni di cura, soggiorno o turismo e nelle località nelle quali viene applicata l'imposta di soggiorno, un concorso a premi fra le pubbliche amministrazioni per l'ornamento floreale delle vie, piazze, viali, aiuole, nonchè per l'impianto e la manutenzione dei pubblici giardini. Analogo concorso è indetto fra privati per l'abbellimento floreale dei balconi, finestre, cancellate, vetrine, ecc., alle condizioni stabilite dal presente bando.

2. — Sono ammessi al concorso i balconi, le finestre, terrazze, pubblici giardini, aiuole, ecc., comunque ubicati nel territorio delle stazioni di cura, soggiorno o turismo o del capoluogo del Comune che abbia in applicazione l'imposta di soggiorno.

3. — La partecipazione al concorso non importa spesa alcuna; essa richiede soltanto l'atto di iscrizione al concorso, da farsi entro il 31 luglio p. v. presso il Commissariato per il Turismo, Roma, Via Boncompagni, 15, per tramite della Azienda Autonoma locale nelle stazioni di cura, soggiorno o turismo, e nelle altre località del Comune che applica l'imposta di soggiorno, e all'invio in duplice copia entro il 30 settembre p. v. di almeno una fotografia di formato non inferiore a 10 × 15, riproducente gli apprestamenti floreali coi quali si è partecipato al concorso, accompagnata dalla descrizione del modo seguito nella ornamentazione e delle piante utilizzate. Le fotografie inviate divengono proprietà del Commissariato il quale potrà disporne per la riproduzione e diffusione.

4. — Nella scelta delle varietà floreali da impiegarsi nella ornamentazione, i concorrenti, tenuto conto che uno dei criteri essenziali di giudizio consisterà nel riconoscimento dei risultati conseguiti in rapporto alla semplicità ed economicità del mezzo ornamentale impiegato, dovranno attenersi al criterio del migliore adattamento alle condizioni ambientali, nonchè alle esigenze estetiche ed artistiche del territorio, armonizzando gli ornamenti con gli aspetti tipici dell'edilizia urbana e del paesaggio, nonchè con le caratteristiche della località.

5. — Alla Commissione giudicatrice — che verrà nominata dal Commissariato per il Turismo — è riservato il diritto di visitare le singole zone o parte di esse, agli effetti della formazione della graduatoria, in qualunque momento e senza obbligo di preavviso agli interessati.

6. — I concorrenti verranno classificati in apposite graduatorie da formarsi con le modalità e i criteri che saranno stabiliti dalla Commissione predetta.

7. — Ai vincitori dei concorsi verranno assegnati i seguenti premi del Commissariato per il Turismo:

Categoria *A* (enti pubblici):
1° premio L. 10.000 e diploma.
2° » » 5.000 » »
3° » » 2.000 » »
4° » medaglia d'oro grande e diploma.
5° » medaglia d'oro piccola e diploma.
Dal 6° al 10° premio, medaglia d'argento e diploma.
Dall'11° al 20° premio, medaglia di bronzo e diploma.
Dal 21° al 30° premio, diploma di benemerenza.

Categoria *B* (privati):
1° premio L. 2.000.
2° » » 1.000.
3° » » 500.
4° » medaglia d'oro grande e diploma.
5° » medaglia d'oro piccola e diploma.
Dal 6° al 20° premio, medaglia d'argento e diploma.
Dal 21° al 30° premio, medaglia di bronzo e diploma.
Dal 31° al 50° premio, diploma di benemerenza.

8. — Ai premi sopra indicati, potranno aggiungersi quelli che venissero in seguito assegnati da amministrazioni, enti, istituti, società o privati.

9. — I criteri di assegnazione dei premi aggiunti, saranno stabiliti dalla Commissione centrale, tenute presenti le eventuali indicazioni dell'offerente.

10. — A titolo di incoraggiamento tutte le opere premiate, e quelle che pur non essendo premiate fossero considerate meritevoli di menzione, verranno illustrate in apposito opuscolo di propaganda.

11. — La Commissione centrale ha in ogni caso insindacabile facoltà di ridurre i premi od anche di non assegnarli qualora, a suo giudizio, il concorso non raggiungesse quel minimo di risultati che il Commissariato si è proposto nel bandire il concorso.

12. — I risultati del concorso e le rispettive graduatorie saranno resi noti il 28 ottobre.

Concorso Annuale Internazionale del Cartello di Propaganda Turistica.

In occasione dell'Assemblea Generale tenutasi al Cairo nel febbraio scorso, il Consiglio Centrale del Turismo Internazionale ha istituito un « *Concorso Annuale Internazionale del Cartello di Propaganda Turistica* », che avrà luogo nelle varie città ove annualmente si riunisce l'Assemblea Generale. Il concorso è aperto ai Governi e a tutti gli Organi, ufficiali o no, nazionali o internazionali, di propaganda turistica, come pure a Ditte industriali o commerciali con attività attinente direttamente al turismo. Le disposizioni che regolano il concorso sono le seguenti: i cartelli da presentarsi debbono essere stati pubblicati non prima dell'anno precedente a quello del concorso; ogni concorrente può presentare al massimo tre cartelli, da spedirsi avanti il 1° marzo dell'anno del concorso al « Secrétariat du Conseil Central du Tourisme, 101, Champs Elysées, Paris, VIIIème, unitamente a una tassa di iscrizione di 100 franchi francesi. Ogni esemplare di cartello deve portare scritto il nome dell'artista, del tipografo, del concorrente con l'indirizzo della propria sede sociale, e la data di spedizione. In un foglio a parte vanno riportate la data prima e il numero delle tirature del cartello, la data della sua prima affissione, e la traduzione in lingua francese del testo ch'esso eventualmente contiene. I premi, di cui il concorso è dotato, comprendono una Coppa Challenge, dono di S. M. Fuad I, Re d'Egitto, e medaglie d'oro, d'argento e di bronzo.

Un concorso fra i partecipanti alla Mostra del Turismo della IV Fiera del Levante.

L'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, che, sotto gli auspici del Commissariato del Turismo ha indetto la grande Mostra, che avrà luogo nel recinto della IV Fiera del Levante, ha bandito un concorso al quale saranno ammessi tutti coloro che parteciperanno alla stessa Mostra.

Il concorso ha lo scopo di sollecitare il perfezionamento del materiale di propaganda turistica (scenografia, plastici, dispositivi) e di provocare fra i concorrenti una gara per il miglior addobbo degli *stands* della Mostra in Fiera.

Diamo qui di seguito il *regolamento:*

1° Sotto gli auspici del Commissariato per il Turismo, l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche (ENIT) bandisce un concorso per la presentazione di materiale di propaganda turistica, al quale sono ammessi tutti i partecipanti alla Mostra del Turismo, in seno alla IV Fiera del Levante.

2° Per la graduatoria dei concorrenti si terrà conto, in modo particolare, della natura e qualità del materiale esposto e degli elementi decorativi, artistici e folkloristici usati per l'arredamento degli stands.

3° I premi stabiliti sono i seguenti:

1 Gran Premio per il miglior arredamento, con particolare riguardo alle scenografie, ai plastici, alle diapositive (L. 3000, medaglia d'oro e diploma);

4 primi premi (L. 500, medaglia d'oro piccola e diploma);

10 secondi premi (medaglia d'argento e diploma);

10 terzi premi (medaglia di bronzo e diploma).

Verrà inoltre assegnato un certo numero di diplomi di benemerenza.

4° La Commissione giudicatrice sarà presieduta dal Direttore Generale dell'ENIT. Della stessa faranno parte: il Segretario Generale della Fiera del Levante, il Capo dell'Ufficio Esposizioni dell'ENIT, un rappresentante del Sindacato Provinciale Fascista Professionisti ed Artisti di Bari.

5° I risultati del concorso verranno tempestivamente comunicati agli interessati.

6° La premiazione avrà luogo il 17 settembre 1933 nel Padiglione del Turismo alla Fiera di Bari.

E' logico che, data la vasta risonanza che nei quindici giorni di settembre ha la Fiera del Levante nel campo turistico, il Commissariato abbia ritenuto che tutta l'organizzazione nazionale debba prendervi parte, anche perchè proprio la Fiera levantina di Bari offre un luogo particolarmente adatto per la propaganda turistica.

Contemporaneamente il concorso varrà a stimolare la preparazione del materiale dimostrativo al quale non è secondariamente legato il successo della propaganda turistica, che oggi ha ricevuto elementi innovatori di prim'ordine, basati sul progresso delle tecniche relative alle scenografie luminose, quadri a colori, plastici, ecc.

Echi di un Congresso turistico in Portogallo.

Dal 15 al 20 giugno di quest'anno si è riunito in Portogallo l'VIII Congresso dell'Associazione Internazionale fra gli Organi Ufficiali di Propaganda Turistica, con l'intervento dei Delegati di dieci Paesi: Belgio, Francia, Germania, Italia, Norvegia, Olanda, Polonia, Portogallo, Spagna, Svizzera.

Non è nell'indole di questa Rivista una larga esposizione dei temi trattati nel Congresso. Basti dire che mentre la maggior parte di essi aveva notevole importanza per il Turismo internazionale, uno in particolare si è mostrato di interesse vitale ed è quello che si riferisce alla abolizione delle barriere che si oppongono al libero movimento dei viaggiatori per diporto o istruzione attraverso le frontiere, specialmente per conseguenza delle restrizioni relative alla esportazione della valuta.

A questo riguardo il Gr. Uff. Carlo Puglies[e] che rappresentava l'Enit e a cui toccò l'onore di presiedere il Congresso si trovò in una posizione privilegiata, sicuro come fu di interpretare il pensiero di S. E. il Capo del Governo, banditore attraverso il mondo intero della necessità di demolire ogni ostacolo che il dopoguerra ha creato con ogni specie di intralcio alle libere relazioni di scambio di merci, di monete e di persone fra un Popolo e l'altro.

Il tema formò oggetto di lunga discussione, la quale terminò con l'approvazione di un voto con il quale gli Organi Ufficiali di Turismo sono invitati a spiegare efficace azione presso i rispettivi Governi per una eliminazione degli accennati ostacoli.

Un voto in questo senso era stato, per così dire, preconizzato dallo stesso Dott. Pugliesi nel discorso di apertura del Congresso, nel quale aveva fatti presenti gli intenti di pace dell'Unione Internazionale e la mancanza di ogni antagonismo nell'opera di propaganda spiegata dai suoi membri.

Questa assenza di antagonismo nell'azione di propaganda svolta nell'interesse dei rispettivi Paesi, dalle singole Istituzioni Ufficiali di Propaganda Turistica è stata posta praticamente in luce da uno dei Delegati portoghesi, il Dott. Cisneiros Ferreira. Egli disse che, in seguito a una crociera compiuta tempo addietro in Portogallo da giovani avanguardisti italiani, il « Conselho do Turismo » aveva notato una maggiore affluenza nel suo Paese di turisti italiani, segno evidente dell'utile propaganda esercitata dai primi e aveva manifestato la persuasione che, alla loro volta, gli ospiti graditi, nei contatti avuti in Paese, avevano certamente determinato non pochi portoghesi a visitare l'Italia.

L'affluenza degli stranieri in Italia in continuo aumento.

Secondo i dati pervenuti al R. Commissariato per il turismo dall'Ente nazionale per le industrie turistiche risulta che durante il primo semestre del 1932 sono entrati in Italia 690.000 stranieri. Nello stesso periodo di quest'anno l'affluenza degli stranieri aumentò del 55 per cento, raggiungendo un milione e 70.000 viaggiatori.

Nel traffico marittimo l'aumento è stato soltanto del 20 per cento (da 45.000 a 54.000), ma nel traffico ferroviario esso ha toccato il 33 per cento (da 309.000 a 414.000) per culminare nel movimento per via ordinaria col sorprendente maggiore afflusso del 79 per cento (da 336.000 a 602.000).

Per coloro che visitano il M. Grappa.

Nell'intento di facilitare coloro che si recano in pellegrinaggio sul Monte Grappa a rendere omaggio agli Eroi colà sepolti nel Cimitero Monumentale, il Commissario del Governo comunica: *a*) sulla Cima del Monte (m. 1776) esiste un Rifugio Alpino fornito di tutti i conforti moderni; *b*) i prezzi delle consumazioni e dei pernottamenti in detto Rifugio sono fissati dal Commissario del Governo e non possono in alcun modo essere aumentati; *c*) il Rifugio può contemporaneamente servire, in via normale, 100 coperti e 200 con preavviso di tre giorni; *d*) la colazione, costituita da una minestra (pasta in brodo od asciutta), un piatto di carne con contorno, frutta o formaggio ed un quarto di vino, costa L. 8. (Per le comitive vengono praticate speciali riduzioni); *e*) che il Rifugio dispone di 9 stanze a due letti e di una a 5. (Prezzo delle stanze a due letti L. 12; per una persona sola L. 7).

Per la vetta del Grappa esiste servizio giornaliero di un autobus con partenza da Bassano del Grappa alle ore 8,15 ed arrivo alle ore 9,40. Partenza da Cima Grappa alle ore 15, arrivo a Bassano alle ore 16,30. Prezzo del biglietto di andata L. 10, andata e ritorno L. 16.

A Cima Grappa funziona inoltre il telefono pubblico, un distributore di benzina, e il servizio postale.

I visitatori della montagna sacra troveranno utilissima la consultazione della « Guida dei Campi di Battaglia del T. C. I. » (Volume *Il M. Grappa*); prezzo alla Sede L. 6 —; Italia e Colonie L. 7 —; Estero L. 10 —.

Un nuovo rifugio alpino al Passo di Gavia.

L'On. Manaresi, Presidente del Club Alpino Italiano, ha inaugurato, il 30 luglio u.s., alla presenza di S. E. l'On. Carlo Bonardi, Vice Presidente del T. C. I. e Presidente della Sezione di Brescia del C. A. I., con l'intervento di molte altre autorità politiche e militari, un nuovo rifugio sul Passo di Gavia (il più alto valico automobilistico alpino dopo quello dello Stelvio) a 2670 metri d'altezza. Il rifugio è dedicato alla memoria del capitano degli Alpini Arnaldo Berni, medaglia d'oro, caduto eroicamente il 3 settembre 1918 sulla vetta del San Matteo, a 3685 metri d'altezza, sul più alto campo di battaglia d'Europa.

Il nuovo rifugio, è esercìto con servizio d'alberghetto durante la stagione estiva.

FERROVIE

Nuove facilitazioni per i viaggi festivi - Riduzioni del 50 e del 70 per cento.

Il Ministero delle Comunicazioni ha istituito in via permanente le seguenti facilitazioni per viaggi di fine settimana e festivi verso le loca lità maggiormente ricercate come meta di gite ed escursioni:

1° *Riduzione individuale del 50 per cento;*

2° *Riduzione del 70 per cento alle comitive composte di almeno 15 persone.*

Le riduzioni si intendono per biglietti di andata e ritorno e si estendono alle tre classi. I biglietti saranno validi dalle ore 12 del sabato, o, in genere, del giorno precedente il festivo, alle ore 12 del lunedì, ovvero del giorno successivo alla festa. Se fra due giorni festivi ve ne fosse uno feriale, l'intero periodo sarà considerato festivo.

L'elenco delle numerose località destinatarie è pubblicato in apposito manifesto presso le Stazioni e le Agenzie di viaggi: per ciascuna di esse sono ammesse come stazioni di partenza tutte quelle che si trovano nel raggio di 250 chilometri.

Facilitazioni ferroviarie per gli stranieri e gli italiani residenti all'Estero.

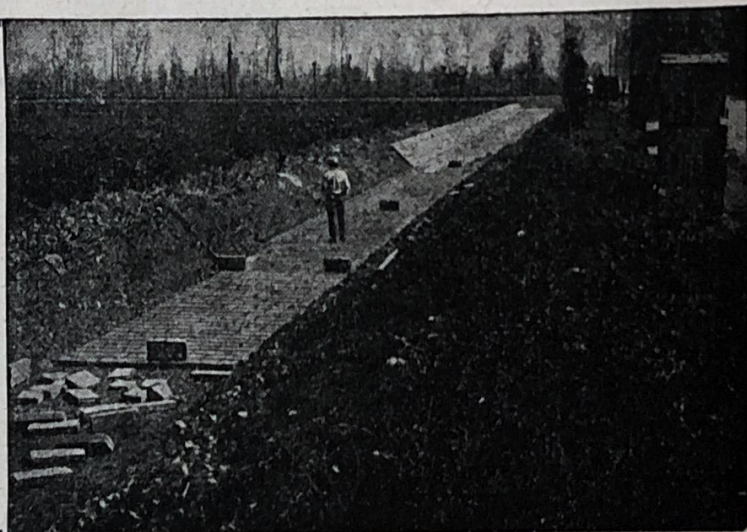
Con recenti provvedimenti nuove e sensibili facilitazioni sono state istituite a favore degli stranieri e degli italiani residenti all'estero.

Questi provvedimenti, che hanno valore sino al 30 settembre p. v., consentono a scelta del viaggiatore, una delle seguenti facilitazioni:

a) Applicazione del metà prezzo della tariffa ordinaria differenziale per un viaggio di andata-ritorno da effettuare isolatamente dalla località di entrata in Italia ad una qualunque stazione della rete, escluse però quelle località per le quali siano in atto altre riduzioni subordinate al pagamento di speciali quote a favore di comitati organizzatori.

I biglietti hanno la validità complessiva di trenta giorni e sono prorogabili per un minimo di cinque ad un massimo di trenta giorni verso pagamento del 2 % del prezzo globale del biglietto, per ogni giorno di proroga.

Il transito di uscita può essere diverso da quello d'entrata.

b) Applicazione della tariffa ridotta del 70 % per un viaggio da effettuare in gruppo di almeno venticinque persone adulte o paganti per tante a presentazione di un duplice elenco nominativo corredato delle indicazioni relative ai nomi dei viaggiatori ed agli estremi dei passaporti di cui i viaggiatori debbono

essere provvisti. Valgono per tali viaggi le norme di cui al punto *a*).

c) Riduzione del 30 % sul prezzo normale di un biglietto circolare interno o di un biglietto di circolare sud delle Alpi o di un biglietto di libera circolazione a condizione che la stazione che serve la località da cui il viaggiatore entra in Italia sia compresa nell'itinerario del biglietto.

In tutti i tre casi accennati è obbligatoria una permanenza in Italia di almeno sei giorni.

I biglietti hanno una validità di trenta giorni, che può essere prorogata verso pagamento e dànno diritto ad un numero illimitato di fermate intermedie.

Come si svolge il traffico dei viaggiatori.

E' interessante conoscere come si svolge il traffico dei viaggiatori.

La lunghezza della rete, le condizioni delle regioni attraversate dalla ferrovia, la distanza per la quale si effettua il viaggio, la classe del biglietto, la stagione, ecc., sono elementi e circostanze che influiscono sull'entità del traffico viaggiatori e conferiscono ad esso aspetti diversi a seconda che tali elementi e circostanze vi concorrono come determinanti.

In quale relazione si trova il traffico con la lunghezza della rete?

Un ragionamento grossolano e primitivo porterebbe senz'altro a supporre che su una rete di maggiore estensione si verifica un maggior traffico in confronto di una rete di minore estensione. Questo rapporto è invece molto relativo.

La rete ferroviaria italiana (km. 21.000 tra ferrovie statali e secondarie) viene dopo quella della Francia (km. 63.650), della Germania (km. 58.584), della Gran Bretagna (km. 39.401). Se poi si considera l'estensione soltanto come amministrazione, rileviamo che la rete delle nostre Ferrovie dello Stato (km. 16.900) costituisce uno dei più grandi raggruppamenti, venendo dopo la Società delle Ferrovie Germaniche del Reich (chilometri 53.795) e delle Ferrovie Polacche dello Stato (km. 19.844): le varie Compagnie ferroviarie della Francia e dell'Inghilterra, che pur presentano complessi notevoli di linee, hanno ciascuna una rete ferroviaria inferiore a quella delle nostre Ferrovie dello Stato.

Su quest'ultima il movimento annuale dei viaggiatori si aggira intorno ai 90 milioni: più precisamente nell'esercizio 1931-32 il movimento è stato di 83 milioni e mezzo, presentando una diminuzione del 14,36 % in confronto dell'esercizio 1930-31.

Orbene, a dimostrare la relatività del rapporto tra l'estensione della rete di un'amministrazione e l'entità del traffico, sta che altre amministrazioni, aventi reti più piccole di quella italiana, hanno un movimento viaggiatori ben maggiore. Così è, per esempio, della Southern Railway che, con una rete di 4810 km., ha un traffico viaggiatori doppio del nostro. Altri casi simili potrebbero citarsi, come altri in senso inverso: così sulla rete delle Ferrovie Romene dello Stato, estesa km. 11.231, il traffico annuale è di appena 30 milioni di viaggiatori.

Evidentemente altri elementi influiscono nel costituire l'entità del traffico.

Quali possono essere questi elementi?

Il maggior complesso di affari e di relazioni in conseguenza dell'esistenza di opifici industriali, di centri commerciali e di centri turistici delle regioni attraversate dalla ferrovia, la densità della popolazione e particolari condizioni geografiche delle regioni stesse possono contribuire notevolmente a determinare il traffico che si svolge sulla ferrovia.

Vi è inoltre un altro elemento da tener presente: il traffico di transito, che per alcune reti può essere molto rilevante. Così è il caso di molte reti dell'Europa Centrale: a questo riguardo si può citare un esempio tipico, quello delle Ferrovie Francesi del Nord, che servono alla maggior parte del traffico viaggiatori tra il continente europeo e l'Inghilterra.

Come si svolge il traffico viaggiatori rispetto ai principali centri urbani?

Non può che essere diverso a seconda delle particolari condizioni di questi centri. Alcuni, come Milano, hanno un notevole traffico per le relazioni a distanza e altrettanto notevole per le brevi distanze; altri, come Roma, hanno un notevole traffico a lunga distanza e un relativamente modesto traffico a breve distanza e ciò per la mancanza di una vera e propria *banlieue*; Napoli ha invece una prevalenza di traffico a breve distanza. Vi sono all'estero centri urbani, come Londra e Parigi, caratteristici per questo traffico a breve distanza.

Come movimento di viaggiatori nella nostra rete di Stato vengono, in ordine d'importanza, i seguenti centri: Napoli, Milano, Roma, Torino, Venezia, Genova, Firenze. Come introiti per viaggiatori, le due stazioni che rendono di più sono quelle di Milano e di Roma.

In quale rapporto si trova il traffico viaggiatori rispetto al traffico merci?

Per poter eseguire un confronto occorre riferirci a dati omogenei. Non essendo evidentemente confrontabili il numero dei viaggiatori col numero delle spedizioni o con le tonnellate di merci, ci riferiremo, per l'una e per l'altra categoria di trasporti, ai prodotti.

Dai dati dell'anno finanziario 1931-32 risulta che il traffico viaggiatori ha dato un prodotto in lire che è poco più della metà di quello delle merci: dunque si può dire *grosso modo* che i trasporti delle merci concorrono per circa il doppio dei trasporti dei viaggiatori nei prodotti della nostra grande azienda ferroviaria.

Per essere più precisi si ha:

traffico	viaggiatori	L. 1218	milioni	
»	bagagli	» 37	»	
»	merci	» 2072	»	di cui 351 per la grande velocità e 1721 per la piccola velocità

Come si ripartisce il traffico viaggiatori rispetto alla distanza ?

Per quanto la concorrenza, la quale agisce specialmente sulle brevi distanze, abbia sot-

tratto un certo numero di trasporti alla ferrovia e per quanto le facilitazioni e riduzioni, che sono venute ad accordarsi sempre in maggior misura in questi ultimi tempi, tendano a favorire i viaggi a lunga distanza (difatti si è verificato un certo aumento nella percorrenza chilometrica media), i viaggi a breve e media distanza costituiscono ancora la parte prevalente del traffico. Si ritiene *grosso modo* che circa il 70 % dei viaggi ferroviari si effettua entro un raggio di circa 150 km. Tengasi presente a quest'ultimo riguardo che i viaggi effettuati in base alla tariffa a base costante per treni accelerati, omnibus e misti, alla tariffa dei biglietti di andata-ritorno ordinari e alla tariffa dei biglietti di andata-ritorno per lavoratori — cioè a tariffe che hanno applicazione limitata alle brevi distanze — costituiscono circa il 62 % dei viaggi sulla nostra rete, mentre i viaggi con la tariffa differenziale ordinaria, che serve specialmente per le lunghe distanze, costituiscono appena il 9,36 %. Qualcuno potrebbe osservare che, dato il numero rilevante di facilitazioni che si accordano in Italia in occasione di speciali manifestazioni, molti viaggi a distanza si effettuano in base a tariffa ridotta e non più in base alla tariffa differenziale ordinaria: per quanto non si abbiano dettagli per distinguere i viaggi, in occasione di tali manifestazioni (riduzioni diverse), a lunga da quelli a breve distanza, è da tener presente che i viaggi stessi nel complesso, cioè a breve e a lunga distanza, costituiscono il 10,35 % secondo i dati dell'anno finanziario 1931-32.

Come si ripartiscono i viaggiatori in relazione al tipo di biglietto di cui sono forniti, cioè alla tariffa che pagano?

Un esame si può fare mettendo a confronto le cifre del seguente prospetto (riguardante il periodo di un anno), dal quale si rileva fra altro che i viaggiatori muniti di biglietto di andata-ritorno, come quelli muniti di biglietti a tariffa per treni accelerati, omnibus e misti presentano, rispetto al totale, la percentuale più alta:

	Quantità viaggiatori *)	Per-cent.	Prodotto dei biglietti **)
Tariffa differenziale	10.109	9,36	420.637
Tariffa a base costante per treni accelerati, omnibus e misti	21.325	19,74	186.273
Andata e ritorno	30.466	28,20	189.607
Riduzioni diverse	11.183	10,35	209.011
Treni popolari	1.227	1,14	11.045
Tariffa ridotta Napoli-Pozzuoli	3.170	2,94	4.293
Tariffa ridotta Venezia S.L.-Mestre	3.562	3,30	
Biglietti per operai e braccianti (settimanali e festivi)	14.832	13,73	14.048
Biglietti circolari e combinabili	19	0,02	5.101
Abbonamenti	12.126	11,22	144.739
Carte di autorizzazione	—	—	8.213
Carte di libera circolazione	—	—	6.108
Accessori	—	—	19.273
Totali	108.019	100 —	1.218.348

*) Migliaia. – **) Espresso in migliaia di lire.

Se si vogliono considerare come viaggi a tariffa ordinaria quelli effettuati a tariffa differenziale e quelli con la tariffa per treni accelerati, omnibus e misti, ne risulta che solo il 29,10 % dei viaggiatori fruisce di biglietti a tariffa ridotta.

Come prodotti poi, una metà circa, lire 606.910, sarebbe data dai biglietti a tariffa ordinaria ed altra metà da quelli a tariffa ridotta.

Fra i biglietti a tipo d'abbonamento, quelli settimanali e festivi per lavoratori presentano una percentuale notevole, il 13,73 %. Questo tipo di biglietto è andato sempre più diffondendosi.

Un traffico che merita di essere ricordato per la sua specialità è quello dei treni popolari che figura nel prospetto su riportato con una percentuale dell'1,14 %. Secondo dati che si riferiscono all'estate 1932, il prodotto è stato di L. 15 milioni e il numero dei viaggiatori di 833.943.

Come si ripartisce il traffico per classe?

La stragrande quantità delle persone viaggia in terza classe, l'88,3 %; il 9,89 % in seconda classe ed appena l'1,77 % in prima! Invece la Ferrovia spagnuola ed anche qualche Ferrovia francese presentano un'utilizzazione maggiore dell'Italia per la prima classe. Ma che cosa sono queste percentuali in confronto di quelle delle Ferrovie germaniche: 94,4 % per la terza classe, 5,6 % per la seconda classe e per la prima meno di 0,1 %?

Aggiungeremo che quantunque, come già accennato prima, sia da tempo presso tutte le ferrovie ammesso che gli introiti ricavati dai trasporti di viaggiatori non possano coprire le spese relative e che a compenso le ferrovie debbano in parte rivalersi sugli introiti delle merci, sono ancora i servizi di terza classe quelli che per la loro entità e per la più completa e razionale utilizzazione del materiale impiegato debbono considerarsi i meno passivi.

Come già un tempo sui piroscafi i viaggi in terza classe sostenevano le spese anche per le cabine dei posti di lusso...., oggi, in ferrovia, la terza sostiene una parte delle spese delle classi superiori.

Dopodichè occorre levar i il cappello innanzi alla terza classe!

Il fatto della maggiore utilizzazione della terza e della minor spesa che questa importa, ha indotto alcune amministrazioni, come quella delle Ferrovie germaniche a sopprimere quasi completamente i servizi di prima classe, mantenendoli solo per alcuni treni rapidi e che assicurano relazioni internazionali. In Germania sono offerti al pubblico appena 20.000 posti di prima, 429.448 di seconda e 3.446.448 di terza classe! Le Ferrovie italiane dello Stato hanno invece 45.545 posti di prima classe (più del doppio delle Ferrovie germaniche); 143.521 di seconda classe e 307.851 di terza (1/10 circa in confronto delle Ferrovie germaniche). Possiamo dunque *quasi* dire che sulle Ferrovie germaniche non esiste più servizio per la classe superiore.

In Inghilterra in genere vi sono due classi: la prima è riservata alle relazioni fra Londra e il continente. Nei paesi nordici le prime, quando esistono, sono in genere scarsissimamente utilizzate. Anche nelle nostre Ferrovie in questi ultimi tempi è stata soppressa la prima in molti treni ed in altri infine, se di carattere locale, come gli accelerati leggeri, il servizio è stato limitato alla terza.

In genere si manifesta una tendenza verso il *declassamento*, dovuta in parte a ragioni economiche ed in parte ai miglioramenti continui, e nel materiale e nei servizi, della terza classe, che oggi trovasi da noi in tutti i treni diretti e in molti direttissimi. Il declassamento risulta evidente dal seguente specchietto in cui sono indicate le percentuali di utilizzazione, distintamente per quattro anni finanziari:

Anno finanziario	I classe	II classe	III classe
1928-29	2,23	10,67	87,10
1929-30	2,08	10,63	87,29
1930-31	2,04	10,38	87,58
1931-32	1,77	9,88	88,34

In quale relazione è il traffico viaggiatori rispetto alle stagioni?

Nei mesi di novembre e di febbraio il movimento è scarsissimo; nelle festività natalizie e pasquali, in queste ultime specialmente, presenta un rialzo; nei mesi estivi-autunnali presenta la maggiore intensità, che raggiunge il più alto in agosto. Sia in condizioni di benessere, sia in condizioni di crisi, il traffico viaggiatori presenta questo andamento pressochè costante.

I periodi di riposo per la popolazione in genere, sono quelli di maggior lavoro per i ferrovieri addetti all'esercizio: è questo del resto un fenomeno che si verifica per tutti i servizi pubblici in genere.

Come si manifesta il traffico proveniente dall'estero?

Chiasso e il Brennero sono i due transiti attraverso i quali affluisce il maggior numero dei forestieri. Modane, il Sempione, Tarvisio, sono ancora transiti di notevole importanza; Ventimiglia e Postumia vengono al terzo posto; gli altri transiti, Breglio, Luino, Tirano, S. Candido, Piedicolle, Fiume, hanno un valore limitato.

Il movimento dei forestieri nell'anno 1933 si è molto intensificato attraverso i nostri transiti terrestri, favorito dalle ricorrenze religiose, culturali, artistiche e politiche del nostro Paese e dalla politica di grandi facilitazioni e riduzioni ferroviarie.

Dal momento che parliamo del traffico viaggiatori, riteniamo utile di accennare per ultimo alla concorrenza.

La concorrenza al trasporto del viaggiatore per ferrovia non è un fenomeno attuale, per quanto ora si eserciti con maggiore intensità per il sorgere di nuove forme di trasporto.

La concorrenza si è esercitata nel passato ed in forma limitata tra ferrovia e ferrovia, tra ferrovia e diligenza. In modo limitato diciamo per i trasporti di viaggiatori, perchè la nostra legislazione non consente costruzione di linee ferroviarie concorrenti. Perciò non sono avvenuti nel nostro Paese i casi tipici di

concorrenza verificatisi nei primordi dell'esercizio delle Ferrovie americane. Del resto, a citare un esempio, in America anche attualmente vi sono ben 11 linee di amministrazioni diverse che servono la stessa relazione, New York e Chicago.

Una certa garanzia trovasi nella nostra legislazione che permette di opporsi all'istituzione di linee ferroviarie o automobilistiche in concorrenza. Però questa garanzia è di fatto qualche volta relativa, e comunque, anche da noi vi sono, sebbene in modo limitato, casi di due ferrovie, di una ferrovia e di una tranvia e, più numerosi, i casi di una ferrovia e di una linea automobilistica che servono le stesse relazioni. La nostra legislazione in tali casi consente alle Ferrovie dello Stato di adottare prezzi speciali per le relazioni interessate, diminuendo la tariffa fino a raggiungere il prezzo del mezzo concorrente.

Ma vi è una concorrenza abbastanza sensibile che sfugge e che non è quella delle ferrovie secondarie, nè delle tranvie, nè delle linee regolari automobilistiche, bensì quella delle automobili private. E' molto frequente, ed è molto sensibile nelle conseguenze, la concorrenza del piccolo conducente privato che raccoglie nella propria automobile quattro persone o al massimo sei persone. E' concorrenza per le brevi distanze e saltuaria, basata sovente più nella comodità che essa offre al viaggiatore andando a rilevarlo, col suo bagaglio, a casa o nel centro del paese e ad ora a lui più conveniente e portandolo a destino fino alla porta di casa. Spesso la ferrovia passa a distanza dall'abitato e quindi non può presentare la comodità dell'automobile. Dicevamo che è per lo più questione di comodità, anzichè di prezzo, perchè in genere il servizio automobilistico è più caro di quello ferroviario.

Per fronteggiare la situazione automobilistica in materia di trasporti viaggiatori, le nostre Ferrovie hanno adottato, sovente con favorevoli risultati, tre serie di provvedimenti:

1° esteso maggiormente il sistema dei prezzi di concorrenza, adottando prezzi speciali per certe relazioni;

2° istituito un servizio di treni leggeri di terza classe soltanto, o di seconda e terza classe, rapidi e con corse frequenti;

3° assicurato il collegamento della stazione ferroviaria con il centro abitato (quando sono lontani l'uno dall'altro) mediante convenzione con apposite imprese sussidiarie di trasporto.

Non esiste, salvo che per pochissimi casi isolati, una concorrenza tra ferrovia e navigazione, perchè alla tenuità del prezzo del trasporto marittimo il viaggiatore preferisce la celerità e regolarità del servizio ferroviario.

Non esiste ancora — almeno in Italia — una sensibile concorrenza con i mezzi aerei, per il maggior costo di questi. Vi sono invece relazioni all'estero, come tra Parigi e Londra, tra Berlino e Stoccolma, per le quali questa concorrenza incomincia realmente a farsi sentire e diventa ogni giorno più temibile.

A. L.

Una nuova automotrice leggera.

Una nuova automotrice leggera è in prova sulla linea a scartamento ridotto Bari-Matera-Ferrandina delle Ferrovie Calabro-Lucane, delle quali è concessionaria la « Soc. Ital. per le Strade Ferrate del Mediterraneo ». Il nuovo tipo di automotrice è stato studiato dall'ufficio tecnico della società, ed è dotato di un motore di 100 HP. E' a due assi, di m. 8,12 di lunghezza e di m. 1,50 di larghezza. Pesa a vuoto tonn. 6,5 ed ha una capacità di 40 posti di cui 32 a sedere e 7 in piedi; il peso a vuoto corrispondente per viaggiatore risulta quindi di kg. 162. Ha un posto solo di condotta ed è provvista di un freno a mano e di un altro ad aria compressa tipo Westinghouse. La velocità massima raggiunge gli 80 km. all'ora in piano e 40 km. sulla pendenza del 50 per cento. Il consumo per 100 km. è di 20 kg. circa di nafta e di 1 kg. di lubrificanti e grassi.

Il costo dell'automotrice è di L. 130.000 circa.

SPORT

Automobilismo.

Dopo la vittoria di Ascari nel 1925 il *Gran Premio del Belgio* non si era più disputato. La ripresa di quest'anno diede nuovamente modo di trionfare ai colori italiani per merito di Nuvolari a bordo della Maserati. Il percorso di 596 km. fu compiuto a tempo di *record* in 4 ore 9' 10'' alla media di 143 km. 518. Con il successo nel Gran Premio del Belgio Maserati valorizzò anche il suo trionfo nel *Gran Premio di Francia*, segnando per la prima volta un doppietto così significativo.

In Belgio la vittoria ebbe poi un valore speciale, poichè oltre alle Alfa-Romeo era in campo la poderosa squadra delle Bugatti che si comportò ottimamente, giungendo al traguardo al completo con Varzi e Dreyfus al secondo e al terzo posto. In quell'occasione era atteso il debutto della nuova Bugatti, ma Varzi, che pure l'aveva provata su quel Circuito, preferì convincere la Casa a rinunciare a quella prima comparsa, non ritenendo la vettura ancora pronta ad affrontare il collaudo in pubblico. Per questo sembra che la Bugatti riservi a Monza il debutto. E' forse per questo e per l'efficienza della nuova Maserati vittoriosa in Belgio che Alfa-Romeo ha pensato di rimettere in lizza la sua monoposto che dopo i trionfi dello scorso anno era rimasta sempre assente dalle corse, per la rinuncia della Casa a correre ufficialmente in questa stagione sportiva.

A fine luglio il risultato della *Coppa Ciano* sull'aspro Circuito del Montenero mise in nuova evidenza il valore di Nuvolari e quello della tre litri Maserati. Il grande campione italiano compì i 240 km. del percorso in 2 ore 45' 08'' $^2/_5$ alla media di km. 87,198, distaccando di ben otto minuti il secondo classificato Antonio Brivio, al quale era assai vicino Campari. Nella stessa gara la classe 1100 cmc. era vinta pure dalla Maserati pilotata da Barbieri, alla media di 76,404.

Motociclismo.

In luglio, anche per merito della rivista *Motociclismo*, si svolse una interessantissima prova, la *Due Giorni di Treviso*, con un regolamento quasi simile a quello della Sei Giorni internazionale, ma con la riduzione a due sole tappe. Anche parte del percorso era uguale a quello della grande prova dello scorso anno. Sola differenza, in apparenza poco profonda, ma in realtà, essenziale, la velocità di marcia notevolmente accresciuta. Le medie della Due Giorni di Treviso non erano, sulla carta, che di poco più elevate di quelle della Sei Giorni 1932. Ma bastarono il ritocco delle medie e l'istituzione di due settori aspri, come il Cortina-Fiera di Primiero nella prima tappa e quello delle Piccole Dolomiti fra Arsiero e Recoaro nella seconda, per dare alla gara trevigiana tutt'altro tono di quello che, in sostanza, ebbe l'ultima Sei Giorni. Furono infatti questi settori a mettere a dura prova e a decidere la gara.

La gara, che in teoria prometteva di risolversi nella prova in circuito misto, poichè nel pronostico generale i concorrenti senza penalità nelle due tappe avrebbero dovuto esser fortissima maggioranza, si decise invece sulle strade del Pasubio e, a differenza di quanto era avvenuto l'anno scorso a Merano, la prova dell'ora di velocità fu soltanto una accademica prova di efficienza che alla gara e alla sua classifica non aggiunse nulla, o quasi. Si ebbero undici primi *ex-aequo* su trentasette partenti. Gli undici usciti senza penalità dal vaglio delle due giornate furono i sei uomini della Gilera (Grana, Villa, Gilera, Prina, Cimatti e Nocchi); Amilcare Moretti con la Guzzi; Picozzi e Boneschi con la Mas; Brunetto con la Matchless e Negli con la Triumph carrozzino.

La durezza delle competizione fu confermata dal fatto che nessuna figura di secondo piano seppe farsi luce e finire senza penalità e dalla circostanza che nessuna motoleggera si salvò, malgrado la media sensibilmente ridotta per le cilindrate inferiori. La macchina di minor potenza giunta *ex aequo* fu la Mas di 210 cmc. di Boneschi. La fisonomia peculiare della gara fu, dunque, quella di difficoltà tutt'altro che comuni, più aspre per gli uomini che per le macchine. Le macchine di potenza non proprio limitata fornirono complessivamente ancora una magnifica prova di velocità, di tenuta, in una parola di perfezione. Per gli uomini la faccenda fu assai diversa.

Ebbe nella terza decade di luglio un notevole successo il *Circuito di Livorno* per la Coppa del Mare, disputato nelle quattro categorie da un discreto numero di corridori e da un limitato numero di marche, tanto che di talune si lamentò la mancanza da una manifestazione di così notevole richiamo. Il motivo principale di interesse di questa buona giornata di sport fu offerto dal duello fra Taruffi ed Aldrighetti nella categoria 500 cmc., nella quale i due concorrenti al comando di due macchine inglesi tennero per alcun tempo sospesi gli animi degli spettatori. Poi Taruffi prese il sopravvento e conchiuse in favore suo la gara alla media di 81,051. Anche la categoria 350 fu vinta come la 500 cmc. dalla Norton, la macchina che si è affermata come la più veloce di questa stagione, per merito di Susini che precedette di oltre un minuto Pigorini. La industria italiana si affermava invece nella categoria 250 con la Guzzi di Brusi e di Moretti, i quali passavano il traguardo con uno scarto di 26''. Infine la categoria delle 175 cmc. era vinta agevolmente da Bientinesi su M.M.

Nello stesso giorno, nel *Gran Premio del Belgio* l'industria nazionale si affermava vittoriosamente nelle categorie 175 e 250 cmc. Infatti nella categoria 175 era la Benelli affidata a Goor che compiva i 298 km. in 3, 05'45'' alla media di 96,258 con un vantaggio di

quasi 2 minuti primi sul secondo classificato. Nella categoria 250 era la Guzzi guidata da Handley che compiva i 357 km. 600 in 3, 07' 23" alla media di 114,503, con un vantaggio di oltre un minuto sul secondo.

Ciclismo.

L'attività del mese di luglio è stata per la maggior parte assorbita dal *Giro di Francia* che suscitò in Italia il consueto interesse, anche se da tanto tempo esso è fonte di delusioni per la massa degli sportivi appassionati di ciclismo. Da quattro anni la formula del Giro di Francia si basa sulla partecipazione di squadre rappresentanti più o meno ufficialmente cinque Nazioni. L'Italia è sempre stata rappresentata da corridori scelti dal giornale organizzatore, o consigliati dalla Federazione italiana di ciclismo. Non fu quindi mai una scelta omogenea, non si trattò mai in nessuna occasione di una squadra affiatata e diretta da persona competente e tecnica che avesse autorità sui singoli componenti la squadra. Per queste ragioni le possibilità di vittoria italiana cominciavano ad essere compromesse fin dalla partenza. Quest'anno lo squadrone, che alcuno era riuscito a definire il migliore che si potesse presentare, si scompose fin dalle prime battute e Learco Guerra si trovò quasi solo a lottare.

Se il corridore mantovano, che appunto nel Giro di Francia 1930 si era rivelato all'attenzione del mondo sportivo, si fosse trovato quest'anno nella spettacolosa forma di quella annata e della successiva, forse il crollo della squadra avrebbe potuto essere sentito meno da lui. Ma disgraziatamente Guerra, definito un monumento di volontà, di tenacia e di orgoglio, risente le fatiche di tante prodighe corse e specialmente in salita accusa una inferiorità, per colmare la quale è costretto a sostenere sforzi debilitanti. E per quanto si possa credere che Martano sia un grande asso, induce a pensare il fatto che Guerra non sia riuscito a far meglio del corridore isolato, il quale, senza aver vinto alcuna tappa e non aver quindi potuto avvantaggiarsi degli abbuoni, in realtà compì il Giro in tempo minore di quello effettivamente impiegato dal vincitore Speicher e dal secondo classificato.

Come considerazione generale si può dire che complessivamente gli atleti del 27° Giro di Francia non si sono dimostrati di una grande classe. Gli anziani hanno accusato le fatiche della carriera e ceduto a quelle imposte dalla gravosa prova, e i giovani non si sono rivelati come sufficientemente attrezzati per esser considerati dei fuori classe. Il vincitore Giorgio Speicher continua la serie delle vittorie di corridori francesi, mai interrotta da quando il Giro è indetto per squadre nazionali. Ciò potrebbe essere un sintomo della difficoltà per gli stranieri di vincere in Francia. Noi riteniamo però che lo stesso organizzatore allo scopo di accender ancor più l'interesse per la sua corsa, non vedrebbe malvolentieri una vittoria italiana.

Il *Circuito delle Tre Valli Varesine* svoltosi a fine luglio, otto giorni dopo l'epilogo del Giro di Francia, ha dato luogo a una corsa interessantissima: Bovet e Bertoni, fuggiti fin dall'inizio con Rimoldi e Olmo, costrinsero Guerra al ritiro. Bovet fu il vincitore. Fra i dilettanti il primo fu il toscano Alvino Mealli.

Franco Giorgetti, l'unico reale specialista delle corse dietro motori che noi possediamo, ha disputato sulla pista di Pordenone il *Campionato italiano di mezzo fondo* e lo ha vinto abbastanza agevolmente, contro Bresciani che può ritenersi una recluta di questa specialità. Giorgetti in maglia tricolore farà spesso trionfare all'estero i nostri colori nelle corse dietro motori, delle quali è certamente un validissimo asso.

Calcio.

La Federazione Italiana Giuoco Calcio che sembrava — alla chiusura del Campionato 1932-33 — intenzionata di lasciar intatta la formula della Divisione Nazionale B fino al 1934, riunì invece a luglio i dirigenti delle Società interessate con lo scopo di convincerli ad accettare il nuovo ordinamento a partire dall'imminente Campionato. E fu deciso che, in via di esperimento per l'anno 1933-34, il Campionato di Divisione Nazionale B venga disputato su due gironi di 13 squadre ciascuno.

La suddivisione delle 26 squadre in due gironi è stata fatta con criterio di divisione verticale della Penisola, e si è tenuto presente anche la necessità di equilibrio di valori sportivi e degli oneri di trasferimenti. Per il passaggio alla categoria superiore verrà formato un girone finale di sei squadre, con le prime sei classificate di ogni girone. In linea normale, le due prime classificate del girone finale saranno promosse. Nel caso però che per la preannunciata riduzione delle squadre di Divisione Nazionale B, non venisse ammessa a questa categoria che una sola squadra, questa sarà la vincente del girone finale.

Per effetto della annunciata riduzione delle squadre di Divisione Nazionale A, gli attuali gironi di 13 squadre ciascuno diventeranno, a cominciare dalla stagione 1934-35, di 14 squadre ciascuno. Retrocederanno le squadre classificate agli ultimi due posti di ogni girone. Di conseguenza, il Presidente, poichè l'attuale Campionato di Prima Divisione prevede la promozione di sole tre squadre, anzichè quattro come in effetto diverranno, stabilisce fin d'ora che il nuovo Campionato di Prima Divisione verrà formato su 8 gironi anzichè su 9, con gironi finali di ampiezza sufficiente a garantire la sportività della competizione, allo scopo di designare le quattro squadre promuovende, venendo così anche ad esaudire i voti delle Società di Prima Divisione.

La suddivisione in un numero maggiore di gironi avrebbe certamente reso più leggero lo sforzo finanziario delle concorrenti qualora la ripartizione delle squadre avesse seguito un criterio di vicinanza: ma si sarebbe venuti meno alla base nazionale che è caratteristica inalienabile della Divisione di rincalzo. Perchè si sarebbe automaticamente ristabilita quella netta demarcazione fra le squadre del nord e quelle del sud che avrebbe portato ad un ristagno del progresso tecnico e dello sviluppo propagandistico del calcio meridionale. Tale base sportiva è stata conservata con la adozione già detta della suddivisione in senso verticale, così da conservare la voluta frequenza ai contatti fra le squadre del nord e del sud.

Dopo la smobilitazione delle squadre a fine Campionato e il lavoro organizzativo delle singole Società per la messa in cantiere delle squadre per l'imminente Campionato e i momenti di curiosità di conoscere le liste di trasferimento, le due prime classificate del Campionato 1932-33, Juventus e Ambrosiana-Inter, parteciparono al torneo per la Coppa di Europa che — come è noto — fu vinta un anno fa dal Bologna. Le partite eliminatorie si svolsero fra Austria e Slavia, Juventus e Uipest, Sparta-Ungaria e Ambrosiana Inter-First Vienna. La prime nominate di queste quattro coppie eliminarono le avversarie nei due incontri regolamentari e acquistarono il diritto di disputare le semifinali. L'Ambrosiana-Inter si misurava con lo Sparta allo Stadio Civico di Milano e raccoglieva un successo clamoroso nei primi quarantacinque minuti di gioco, conquistando quattro punti a zero. Ma nel secondo tempo non migliorava il suo punteggio, quasi che avesse esaurito ogni energia e lo Sparta soltanto riusciva a segnare: un sol punto però. Con quattro a uno era poco probabile che l'Ambrosiana-Inter potesse a Praga perdere il diritto di entrare in finale, sembrando un notevole *handicap* per lo Sparta di colmare i tre punti subiti a Milano. Infatti otto giorni dopo a Praga le due squadre finirono con due goals ciascuna e la squadra italiana ebbe il suo posto in finale.

Avversaria della Juventus era l'Austria, assai più temibile di quella battuta dall'Ambrosiana-Inter e difatti la squadra campione d'Italia, che in confronto della connazionale aveva lo svantaggio di cominciare in campo avversario, dovette subire un clamoroso scacco, un tre a zero.

La finale fra Ambrosiana-Inter e Austria deve svolgersi prima dell'inizio del Campionato, perchè si è ritenuto opportuno di riservare a stagione meno tropicale il ghiotto piatto di un avvenimento sportivo di così alto interesse.

Sport di goliardi.

A maggio nel nuovissimo Stadio Mussolini si ebbero a Torino i *Littoriali*, massima manifestazione nazionale dei goliardi. In questi giorni sullo stesso campo gli studenti di tutto il mondo competeranno per i Campionati mondiali universitari. Il 25 scorso si è già aperto a Venezia il Congresso Annuale Internazionale della C.I.E. che, dopo la chiusura ultima, si trasporterà a Torino dove il giorno 3 corrente avrà luogo l'apertura ufficiale dei Giochi con la solita coreografica e significativa cerimonia del giuramento.

Il programma prevede lo svolgimento delle gare riguardanti l'atletica leggera dal 7 al 10 settembre; quella del calcio, della scherma, della palla ovale e della pallacanestro dal 1° al 10, dato che si tratta di *sports* che prevedono dispute lunghe per le numerose squadre partecipanti. Il canottaggio e il tennis avranno il loro svolgimento dall'1 al 3, mentre le dispute per il nuoto e la pallacanestro sono fissate dal 3 al 6. Come si vede gli sports in programma sono otto e in ognuno si prevedono, come si è già verificato nelle quattro precedenti edizioni dei Campionati mondiali, lotte quanto mai accanite.

Atletica.

La cinquantaduesima edizione dei Campionati d'Inghilterra vide in luglio una lusinghiera affermazione italiana che supera in valore le altre ottenute in precedenza. I sei atleti italiani mandati a difendere i nostri colori in quella competizione — che in mancanza dei Campionati europei della I. A. A. F. — ha valore di Campionati, conquistarono due primi e tre secondi posti. Nella corsa ad ostacoli di 440 yarde la vittoria di Facelli — la terza che egli ottiene ai Campionati di Inghilterra — è stata ancora una volta contrassegnata dal tempo significativo di 53" 3/5, il quale riafferma il valore di questo nostro atleta. Egli battè per la quinta volta su nove

incontri Lord Burghley, confermando la vittoria di Anversa ottenuta il mese prima.

Anche significativa fu la vittoria di Innocenti nel salto con l'asta; egli non soltanto vinse con metri 3,83, ma battè, di un centimetro il *record* italiano, lasciando assai lontano i suoi avversari.

Il secondo posto occupato da Umberto Cerati nella corsa delle tre miglia assunse l'aspetto di una vittoria. Il solo atleta che lo precedette fu Lehtinen, il campione olimpionico sui 5 km. e *recordman* mondiale dei tre e dei cinque chilometri. L'italiano fu secondo dietro il poderoso finlandese, ma battendo tutti i campioni britannici, uomini che hanno al loro attivo vittorie in corse campestri, in gare internazionali e che spesso si affermarono in Europa. Cerati, in quell'occasione, migliorò il *record* italiano delle tre miglia, percorrendo cioè i 4827 m. in 14' 34'', ciò che consente di prevedere che egli coprirà prossimamente i 5 km. in meno di 15'.

Due altri secondi posti furono conquistati, e cioè nel salto in alto e nel salto triplo con Guglielmi e Tommasi, con due studenti cioè, che vedremo in questi giorni con Cerati ai Campionati mondiali universitari di Torino.

Le giovani atlete italiane — richiamate all'attività ufficiale dopo Los Angeles quando si constatò quanto fosse giovato ad altre Nazioni il contributo delle atlete — ottennero a metà luglio una lusinghiera affermazione di fronte alla rappresentanza di Francia. Questo incontro Italia-Francia si chiuse in vantaggio delle nostre giovani speranze dell'atletismo femminile per 59 punti contro 48. La riunione si iniziò con la vittoria di Ondina Valla negli 80 m. piani, alla quale fece seguito un bel doppietto dell'Italia nel getto del peso con la Bertolini e la Borsani. La gara degli 800 m. si risolveva in un palpitante duello fra la Lenoir e la Bolzacchi, che era battuta di un decimo di secondo. Le nostre rappresentanti si portavano nuovamente al comando con l'ottimo comportamento della Valla e della Testoni negli 80 m. ostacoli. Il vantaggio si consolidava nella prova del lancio del disco, nella quale la Borsani e la Bertolini si piazzavano ai primi posti. La Testoni vinceva i 200 m. piani e batteva il *record* italiano. Nel salto in lungo le azioni delle due squadre erano pari, 5 a 5. Nel giavellotto la Borsani e la Banchelli erano ai primi posti. La staffetta 4×100 registrava invece una vittoria francese.

Proprio a fine luglio ebbero luogo i *Campionati italiani di atletica* a Firenze, i quali dimostrarono un notevole progresso, specialmente per il forte impulso portato dai goliardi.

Dopolavoro.

Diecimila dopolavoristi convennero a Roma in luglio per il *Concorso Ginnico Atletico*, al cui saggio finale presenziò il Duce. Contadini ed operai, montanari che vivono isolati e sperduti, giovani delle grandi città diedero vita ad una manifestazione veramente unica al mondo, perchè creazione di un istituto, come l'Opera Nazionale Dopolavoro, che ha saputo avviare verso lo sport masse imponenti di giovani ed anche di adulti, i quali fino ad ora erano rimasti lontani dalle competizioni sportive o tutt'al più si limitavano ad esserne spettatori. Dopo tre giorni di attività fra gare e prove del saggio finale, il quinto Concorso Ginnico Atletico ebbe la sua apoteosi. Trecento giurati e personale di ordine condussero rapidamente in porto questo lavoro e lo stesso capo del Dopolavoro, S.E. Starace, Segretario del Partito, non si limitò ad impartire ordini, ma fu di esempio sul campo.

I risultati dal punto di vista tecnico furono buoni e in generale un gran balzo innanzi venne fatto. Le regioni dell'Alta Italia, battute dai centro-meridionali nel numero, si presero la rivincita per la qualità ed il Dopolavoro Provinciale di Brescia riconquistò il primato che l'anno scorso aveva ceduto ai Vigili Urbani di Napoli. Al secondo posto seguirono i Dipendenti Comunali di Milano a 2/10 dai vincitori. E poi tutte le altre squadre: lunghe teorie di nomi di tutte le province d'Italia in lotta serrata per raggiungere un ottimo punteggio. I Dopolavoro Ferrovieri si sforzarono di precedere quello dei Monopoli di Stato; i

Postelegrafonici lottarono con altre categorie; rurali e dipendenti di aziende si misurarono per il trionfo del simbolo della loro quotidiana fatica nella gara fra corporazioni di arti e di mestieri.

Canottaggio.

A Napoli vennero disputati il 29 e 30 luglio i Campionati di canottaggio che diedero luogo ad appassionatissime battaglie fra i rappresentanti di tutte le Società italiane. Alla sera stessa della seconda giornata vennero proclamati i campioni e consegnati coppe e premi. I campioni per il 1933 sono:

Yole di mare a quattro vogatori e timoniere juniores: R. C. C. Tevere Remo di Roma.

Quattro vogatori e timoniere: S. C. Pullino di Isola d'Istria, campione seniores; C. N. Libertas di Capodistria, campione juniores.

Due di punta senza timoniere: S. C. Lario di Como, campione seniores; R. C. Giovinezza di Napoli, campione juniores.

Singolo: Vincenzo Giacomini, di Milano, campione seniores; Enrico Amante, R. C. C. Tevere e Remo di Roma, campione juniores.

Due di punta con timoniere: R. C. C. Napoli, campione juniores e seniores.

Quattro vogatori di punta senza timoniere: S. C. Intra, campione seniores; R. S. C. Querini di Venezia, campione juniores.

Yole di mare a otto vogatori e timoniere juniores: R. S. C. Bucintoro di Venezia.

Due vogatori di coppia: R. C. C. Tevere e Remo di Roma, campione juniores e seniores.

Barche alla veneziana a quattro vogatori: R. S. C. Querini, campione juniores e seniores.

Otto vogatori di punta e timoniere: U. C. Livornesi, campione seniores; S. C. Adda di Lodi, campione juniores.

Berlino si prepara alle Olimpiadi del 1936.

Si è costituito a Berlino il Comitato d'organizzazione delle Olimpiadi che avranno luogo nel 1936.

I giuochi olimpici avranno luogo allo Stadio di Grünewald che verrà convenientemente adattato. Grazie all'incorporamento di due terreni adiacenti — il «Foro dello Sport» e il campo di corse — esso si presterà a disputarvi tutte le gare, tranne quella della vela e dell'aeroplano. Per questi due ultimi sports saranno utilizzati la Sprea e il Müggelsee.

Il Comitato calcola che i partecipanti saranno circa 4000 e i visitatori stranieri da 30 a 40.000. Con quelli che potranno fornire una metropoli di quattro milioni di abitanti e le città situate in un raggio di 300 chilometri, si potrà contare su un totale di oltre un milione di spettatori. Il problema di alloggiare tutta questa massa di gente è fin d'ora oggetto degli studi più accurati.

Una grande cerimonia riunirà i rappresentanti delle varie Nazioni presso l'altare di Pergamo: i vincitori verranno proclamati dinanzi a una statua di Nike posta nel Museo Nazionale e che pare sia una riproduzione fedele della dea della vittoria quale figurava nel tempio di Giove a Olimpia.

STRADE

Per il completamento e il potenziamento dell'autocamionale Genova-Serravalle Scrivia.

Per potenziare l'autocamionale fra Genova e Serravalle Scrivia, la strada provinciale Chivasso-Crescentino-Casale è stata classificata tra le strade statali col N. 31-bis e con la denominazione «del Monferrato»; è stata inoltre autorizzata la prosecuzione dei lavori sulla stessa autocamionale e sulle strade che ad essa affluiscono. I lavori autorizzati sono:

1° completamento della sistemazione della strada statale dei Giovi N. 35 (tronco da Serravalle Scrivia per Tortona-Casteggio-Pavia-Milano con diramazione Serravalle-Spinetta); 2° completamento della sistemazione della strada statale Padana Inferiore N. 10 (tronco Spinetta - Alessandria - Asti - Torino); 3° nuova sistemazione della strada statale del Monferrato N. 31 (tronco Vercelli-Alessandria); 4° sistemazione della nuova strada statale del Monferrato N. 31-bis (tronco Chivasso-Crescentino-Casale).

Per l'esecuzione di questi lavori la Cassa depositi e prestiti anticiperà al Tesoro dello Stato la somma di 100 milioni. Questi provvedimenti sono stati presi con la legge 8 giugno 1933, N. 775.

Una nuova carrozzabile aperta nell'Alta Valsesia.

E' stata a fine luglio aperta al passaggio dei veicoli una nuova interessante carrozzabile alpina in Val Sermenza, nell'Alta Valsesia. La strada, che congiunge le stazioni alpine di Rimasco-Madonna delle Ferrate e Carcoforo, è stata costruita in due tempi. Il tratto Rimasco-Madonna delle Ferrate, già progettato fin dal 1904, fu appaltato solamente nel 1914. I lavori, iniziati allora, ebbero termine qualche anno fa. Il tronco superiore da Madonna delle Ferrate a Carcoforo, è stato invece ultimato ora.

La nuova carrozzabile, staccandosi da Rimasco, a 905 metri, presso le sponde del lago artificiale creatovi per la produzione di energia elettrica, si inoltra per l'incantevole valletta percorsa dal torrente Egua e, dopo di aver attraversato ridenti pascoli, folte selve di larici e di abeti e dossi morenici, raggiunge la pittoresca conca di Carcoforo, a 1304 metri, uno dei più alti Comuni della Valsesia e fra i più romantici e solinghi delle Alpi.

Una nuova strada alpina tra la valle di Fiemme e quella d'Ega.

Il traffico fra le provincie di Trento e di Bolzano è oggi favorito dall'apertura di una nuova rotabile alpina che unisce la valle di Fiemme con la valle d'Ega, o, meglio, Cavalese in val di Fiemme con Novale, in

valle d'Ega passando dal Rifugio-Albergo Lavazè sull'altipiano omonimo e venendo così a saldarsi con la strada che mette a Pontenuovo e al Passo di Carezza.

Il nuovo tronco, di 8 chilometri di sviluppo, fra Lavazè e Novale, è stato adeguatamente allargato in modo da poter essere adibito al traffico di ogni sorta di veicoli. Anche il tratto che da Cavalese già portava a Lavazè, è stato opportunamente corretto e livellato; le curve sono state infatti anche qui addolcite e allargate, cosicchè la pendenza della strada è stata ridotta ad un massimo dell'11 per cento.

L'opera è stata realizzata dall'Ufficio delle ex-strade militari, con una spesa di 250.000 lire.

Una camionabile sul Pamir.

Secondo quanto annunzia la stampa tecnica sovietica, quest'anno potranno essere ultimati i lavori per la costruzione della «più alta camionabile del mondo», che congiungerà, ad una altezza media di 1000 metri sul livello del mare, la città di Osh (punto finale della ferrovia del Ferganà nell'Asia Centrale) con Horog, centro amministrativo del Pamir sovietico, situato sul confine afgano e distante circa 130 km. dalla frontiera settentrionale dell'India.

La strada, lunga 785 km., attraversa le catene dell'Alai e del Transalai e prosegue lungo il lago di Karakum, il varco di Akaital e i fiumi Murgab e Gunt verso il Piandj (corso superiore dell'Amu-Daria). Un tronco laterale, pure camionabile, si stacca dalla strada nella valle del fiume Alai, dirigendosi a Irkestan sulla frontiera col Kashgar cinese. Le nuove strade, mentre facilitano i traffici con la Cina occidentale e con la parte orientale dell'Afganistan, che finora si svolgevano per mezzo di carovane, hanno una notevole importanza anche dal lato strategico.

Una nuova autostrada in Egitto.

Tra Alessandria ed il Cairo sarà costruita in breve, col concorso dell'autorità governativa, una nuova autostrada che avrà la lunghezza di 160 km. e correrà per un certo tratto parallela ad altra autostrada già esistente, lunga 50 km. La nuova autostrada, riservata alle automobili da turismo, potrà essere frequentata verso il pagamento di una tassa di mezza lira egiziana (circa L. 30) per ogni corsa.

POSTE · TELEGRAFI

Vaglia telegrafici per Eritrea, Tripolitania e Somalia.

Dal 1º agosto i vaglia telegrafici con l'Eritrea sono ammessi esclusivamente per via Roma-Radio (e non più per via Eastern) con i seguenti uffici: *Adi Caieh, Adi Ugri, Agordat, Asmara, Assab, Barentù, Cheren, Massaua, Saganeiti, Tessenei*, con la tassa telegrafica di lire-carta 2,20 per parola.

Per la sola via Roma-Radio sono ammessi pure i vaglia telegrafici fra la Tripolitania e la Somalia.

Pacchi da e per l'Estero.

Il limite massimo di peso dei pacchi da e per l'Estero è stato elevato dal 1º luglio u. s. da 10 a 20 kg. nelle relazioni con tutti i Paesi che ammettono tale limite.

Nuove Direzioni Provinciali P. T.

Dal 1º luglio u. s. sono state istituite le nuove Direzioni Provinciali P. T. *di Gorizia* e *di Varese* con ingerenza tecnico-amministrativa sugli Uffici e servizi del rispettivo capoluogo e con i seguenti tre Uffici principali: *Cassa-Vaglia-Risparmi, Corrispondenza-Pacchi* e *Telegrafo*. Contabilmente però le predette Direzioni dipendono rispettivamente dalle Direzioni di Udine e di Milano.

Spedizione di animali vivi per pacchi postali.

I pacchi *interni* contenenti animali vivi possono essere spediti sia a tariffa ordinaria, sia a tariffa urgente, godendo un trattamento speciale, in quanto che sono proseguiti a destinazione coi primi mezzi utili, in modo da evitare soste negli Uffici di transito.

I pacchi contenenti animali vivi diretti all'*Estero*, sono considerati come pacchi ingombranti per cui le tasse di spedizione sono soggette all'aumento del 50 %.

Telegrammi diretti alle isole Cook o Hervey.

Le tasse per parola di tutte le vie esistenti, eccetto la via Italo-Radio, sono ridotte nel modo seguente:

Telegrammi ordinari	lire-oro	4,435
» CDE		2,96

VARIE

Nazioni non sature e nazioni soprasature.

Nel discorso pronunciato dall'On. Prof. Giuseppe Bruni, discutendosi il Bilancio degli Esteri alla Camera dei Deputati (20 maggio 1933-XI), sono contenuti alcuni *numeri indici* che, nella loro semplicità elementare, valgono a dar un immediato concetto della condizione dei principali Stati europei in relazione ai loro possessi coloniali.

Come primo indice — disse l'onorevole oratore — si può pensare di assumere il rapporto fra la superficie totale delle possessioni (colonie, dominî, protettorati, mandati) e quella del territorio metropolitano della Potenza dominante.

Se così si fa, anche togliendo dal conto le aree strettamente glaciali e desertiche e quindi assolutamente non suscettibili di un reale sfruttamento, si trova per l'Impero britannico un'area 141 volte maggiore di quella del Regno Unito; per la Francia il rapporto analogo è di 14. Ma vi sono piccole Potenze per cui tali indici sono altissimi: per esempio per il Belgio è circa 80, per l'Olanda 60, per il Portogallo 21. Per l'Italia, esso è 2,6.

Un altro criterio di giudizio è dato dal valore del quoziente della popolazione dei possessi d'ogni grado per la popolazione metropolitana. Se così si fa, si trovano per il gruppo di Potenze a maggior grado di saturazione i seguenti multipli: Gran Bretagna 970 %, Francia 154, Belgio 125, Olanda 740, Portogallo 125. Per l'Italia la popolazione delle colonie non raggiunge il 6 % di quella della madre patria.

Ma tutto questo ci dice ancora relativamente poco. Un indice più espressivo si può ricavare dividendo la superficie delle possessioni per la popolazione della metropoli; esso ci dà un numero che potremmo chiamare *area libera specifica*, e cioè l'area a disposizione di ogni abitante metropolitano per espandersi restando all'ombra della propria bandiera.

Operando così, e sempre togliendo dal calcolo le superficie glaciali e desertiche, risulta che la popolazione inglese ha a sua disposizione per ogni 1000 abitanti 754 chilometri quadrati, e se anche, ubbidendo ad uno scrupolo, si considerano fra i cittadini britannici gli abitanti bianchi dei *Dominions* autonomi e conseguentemente se ne sottraggono le superficie da quella totale delle possessioni, rimangono ancora disponibili per ogni 1000 britannici 252 kmq.

Queste superficie libere specifiche sono: di 187 kmq. per 1000 francesi, 300 per 1000 belgi, 250 per 1000 olandesi, 320 per 1000 portoghesi.

Per ogni 1000 italiani, tolto il deserto vero e proprio, si hanno circa 20 kmq. — aggiunse l'illustre parlamentare.

Ma io non mi sono accontentato nemmeno di questo indice, perchè la popolazione totale della Metropoli è una cifra statica che non esprime l'attitudine della Nazione alla sua espansione. Ho voluto invece riferirmi a quello che potrebbe chiamarsi il suo gradiente demografico, alla sua capacità effettiva a fornire nuove popolazioni, e mi sono perciò basato sull'aumento di popolazione nell'ultimo decennio, valutato in base ai dati dell'Annuario statistico della Società delle Nazioni.

In questo modo si ricava che ogni nuovo inglese e ogni nuovo francese, poichè la maggior area dell'Impero britannico è compensata dalla minore fecondità francese, hanno a propria disposizione una area libera quasi eguale di circa 13 kmq. (12,600 e 12,980), a cui il provvido Trattato di Versailles, poichè questo grande parco non pareva sufficiente, aggiunse ancora un discreto giardinetto supplementare di circa 1 kmq. (0,950 a 1,025).

Così ogni nuovo olandese ha a sua disposizione un po' meno di 10 kmq. (9,7), un belga 5,5, un portoghese 2,7, mentre per ogni nuovo italiano quest'area libera si riduce a meno di un quinto di chilometro quadrato, a cui l'unico acquisto fatto dopo la guerra, la cessione dell'Oltre Giuba da parte della Gran Bretagna, ha aggiunta una piccola e non fertilissima aiuola di circa un quarantesimo di chilometro quadrato.

Anche la Germania starebbe — colle sue vecchie colonie — meglio di noi; perchè essa avrebbe, per ogni nuovo tedesco del decennio, circa mezzo chilometro quadrato.

Volendo riassumere, si può dire che, rispetto alla sua potenza demografica, la Gran Bretagna e la Francia hanno una zona libera d'espansione circa 70 volte maggiore dell'Italia, l'Olanda 50 volte, il Belgio 30, il Portogallo 15 volte di più.

L'esposizione della Santa Sindone a Torino.

Il Comitato Centrale per l'Anno Santo comunica che la ostensione della Santa Sindone avverrà nel mese corrente e precisamente nel giorno 24, in Torino.

Il prezioso lino rimarrà esposto fino al 15 ottobre. In tale epoca i pellegrinaggi potranno, dopo le visite giubilari alla Città Eterna, comprendere nel loro programma la visita alla Sacra reliquia che si custodisce nella cappella annessa alla Cattedrale torinese.

Il Centenario Ariostesco a Todi.

Narra un'antica cronaca Todina: « 1531. Nel mese di maggio passò per Todi Ludovico Ariosto; fu alloggiato dal Sig. Angelo Atti e in una conversazione data dagli Accademici Convivanti improvvisò con Adriano Concoli di Todi, detto il poeta grazioso ed in stile pacato e giocoso ».

Di questo ricordo storico, l'Associazione « Pro Todi » ha pensato di giovarsi per una manifestazione in onore del Poeta nel 4° Centenario della morte. La manifestazione avrà luogo in Todi il 10 settembre 1933 e comprenderà: Corteo in Costume rappresentante l'arrivo del Poeta a Todi — Commemorazione solenne al Teatro Comunale.

Fin qui il comunicato della « Pro Todi » sull'apposito cartellino-reclame.

Come si vede lo spunto dato alla rievocazione storica è prettamente turistico. Scorrendo le antiche cronache si può constatare quanta importanza avesse la città di Todi nei secoli scorsi, se i più grandi personaggi dell'epoca la degnarono di loro frequenti visite e si tennero in amichevole relazione con i principali cittadini del tempo.

Todi aveva fama di potente città, i Todini di gente ospitale, ricercata ne era l'amicizia. Ecco dunque perchè anche il celebre Poeta Ferrarese, durante un suo viaggio, trovò opportuna una piccola digressione in Todi, città che doveva essergli particolarmente cara, per la sua cordiale dimestichezza con la Nobile famiglia degli Atti.

E da Angelo Atti fu ospitato, secondo dice il cronista, e l'avvenimento dovette essere di non indifferente rilievo.

La « Pro Todi », memore del lieto successo sortito dal Corteo storico nella celebrazione Jacoponica del 1930, si assume questo nuovo compito. Vedremo così rivivere un'ora di storia cittadina; fra le altre rivedremo le figure di Angelo degli Atti e di Angela Savelli.

La città etrusca di Misa e un munifico dono allo Stato.

Il 10 giugno u. s., nella villa Aria di Marzabotto, presenti il Prefetto di Bologna, S. E. Guadagnini che fungeva da testimonio, del reggente l'Intendenza di Finanza, il Cav. Dott. Santoro, e il Sopraintendente all'Antichità e Belle Arti, Comm. Salvatore Aurigemma, venne rogato l'atto notarile, col quale i Conti Aria han fatto dono allo Stato Italiano del Museo etrusco, dell'Acropoli e della Necropoli etrusche, nonchè di 16 ettari di terreno sotto cui giace l'antichissima città di Misa.

Col munifico dono fatto dalla Famiglia dei Conti Aria, lo Stato Italiano diventa proprietario non solo di un importante Museo etrusco, già molto noto fra gli etruscologi d'Italia e dell'estero, ma di tutto il vasto territorio, sotto cui giace la città etrusca in riva al Reno e su una delle più importanti comunicazioni fra l'antica Etruria e la valle del Po. E' merito di S. E. Guadagnini l'aver ispirato al Conte Giuseppe Aria questo dono allo Stato Italiano, al quale egli voleva manifestare la riconoscenza verso il Governo Nazionale per la provvida disposizione legislativa dei contributi statali agli agricoltori benemeriti.

TRA I LIBRI

Le « Etudes Italiennes ».

E' una seria, dotta e simpatica rivista che si pubblica da 14 anni per cura dell'Union Intellectuelle Franco-Italienne, sotto la direzione di quell'eminente studioso della nostra letteratura che è Henri Hauvette.

Il recente fascicolo luglio-settembre 1933 contiene una benevola recensione del nostro volume illustrato sulla *Sicilia* e questi articoli che riguardano la nostra letteratura e la nostra arte:

R. HERVAL: Monuments normands de Sicile - Restaurations et résurrections (4 planches). — L VÈNTURI: Sur certains caractères de l'art italien. — H. JACOUBET: Comment le XVIII siècle lisait l'« Orlando Furioso ». — R. MICHÈA: Le « Voyage en Italie » de Goethe devant l'opinion européenne - Second article. — M. DELL'ISOLA: Lorenzo Costa et son poème: « Cristoforo Colombo » - Seconde article.

L'editore è Ernest Leroux, 28, Rue Bonaparte, Paris. Il prezzo d'associazione per l'Italia è di Frs. 75.

Dott. TULLIO URANGIA TAZZOLI. – *La Contea di Bormio.* – Raccolta di materiali per lo studio delle alte valli dell'Adda. Vol. I. *Il Paesaggio.* – Arti Grafiche Valtellinesi, Sondrio, 1932-X, pag. XIV-354, 33 fotografie, 1 carta.

E' il 1° volume di una monografia geografica, storica, etnografica ed economica del Bormiese, regione montana di grande bellezza e varietà, rimasta per la sua posizione gran tempo isolata e che ebbe una sua propria storia nonostante l'esiguità del territorio. Sotto il titolo di paesaggio, l'A. tratta dei caratteri geologici e geografici, dei minerali, della fauna e della flora, raccogliendo i dati finora pubblicati, aggiungendovi i risultati di ricerche proprie e di collaboratori, vivificandoli con descrizioni e riferimenti storici. Opera veramente utile e meritoria, che auguriamo possa essere presto completata con i tre volumi rimanenti, che tratteranno il II dell'Arte, il III del Folclore, il IV della Storia.

L'opera ebbe già due premi: uno della R. Accademia d'Italia, l'altro della R. Accademia Virgiliana di Scienze e Lettere ed Arti di Mantova. L'Autore non è del resto nuovo in questi studi sull'Alta Valtellina. Non molti mesi or sono egli

ha presentato al pubblico un volume sulla *Guerra sulle alte vette e sui ghiacciai del Gruppo Ortles-Cevedale* (1915-18), illustrato da numerose fotografie e da 3 carte. I due volumi citati sono in vendita presso i librai e presso l'Autore (Bergamo Alta, R. Ufficio Postale) al prezzo rispettivamente di L. 18 e L. 20. Ai Comandi delle Truppe Alpine, ai Soci del T. C. I., del C. A. I., dell'A. N. A., che indichino il numero della tessera, ai Membri del Segretariato della Montagna, *sconto del 10 %*. Presso l'Autore si possono pure prenotare, con le stesse facilitazioni, i volumi seguenti della « Contea di Bormio ».

GIULIO BROCHEREL. – *La Valle d'Aosta*, 2 voll. con 357 ill. e 24 tav. fuori testo. Istituto Geografico De Agostini, Novara, 1932.

Con perfetta conoscenza della sua Valle e stile semplice e chiaro l'A., Console del T.C.I., ci ha dato un'opera che riassume le bellezze della « Perla delle Alpi ». Di essa ha ricordato le vicende storiche dai Salassi ai Romani, ai Savoia e agli oscuri tempi medioevali. Un capitolo è dedicato alla gloria di « Aousta la veja », ove fermentò col lealismo incorruttibile per la Dinastia, lo spirito d'indipendenza del popolo valdostano; un altro riguarda il Gran S. Bernardo, che vide passare i Galli, le legioni romane, i Barbari, papi e imperatori e il Console Bonaparte avviato alla conquista dell'Italia; un terzo il Piccolo S. B., ove sono ancora visibili i resti d'una costruzione megalitica celtica e di una mansio romana. Nè sono tralasciati i tre giganti delle Alpi, il Parco Nazionale del Gran Paradiso, notizie sulle vallate secondarie, sull'arte popolare, sull'indole ed i costumi degli abitanti. E' insomma un'opera sintetica che si legge con interesse e alla quale un'accurata veste tipografica e nitide illustrazioni accrescono pregio.

CARLO CECCHELLI. – *Città del Vaticano*. – Ed. Morpurgo, Roma, 1933. Pag. 56, più 300 rotoincisioni: L. 11. Per i Soci del T. C. I.: L. 10 franco di porto.

L'A., che da alcuni anni si è dedicato con particolare competenza e passione all'argomento, vi ritorna ora con questo volumetto, che corrisponde perfettamente al programma di riuscire « una succosa, chiara e precisa informazione pei visitatori ». Ma più che una Guida, nella comune accezione della parola, è questa una monografia breve, densa e bene informata. E là dove le parole possono sembrare scarse suppliscono le numerose e bene scelte illustrazioni.

Gen. ADRIANO ALBERTI. – *Testimonianze straniere sulla guerra italiana 1915-18*, con prefazione di S. E. Benito Mussolini, a cura del Giornale *Le Forze Armate*, Roma, 1933-XI, pag. 298, con carte: L. 18.

L'opera, a cui la prefazione del Duce riprodotta su tutti i giornali ha dato risonanza profonda, è la storia della nostra guerra scritta da testimoni alleati e nemici, la documentazione, per bocca di giudici raramente benevoli, del valore italiano. La figura del combattente ne esce glorificata, insieme con quelle dei nostri capi. Libro che tutti gli Italiani dovrebbero leggere.

MARIO ALDOVRANDI. – *Guida della Valli d'Aosta:* N. 6, *Gran San Bernardo, Pelline e Ollomont*. – S. Lattes e C., Torino, 1933-XI, pag. 228, numerose illustrazioni: L. 12.

E' il 6° volume della Guida delle Valli d'Aosta dell'editore Lattes, la più estesa e la più particolareggiata guida storico-artistica, turistica e alpinistica di quella zona. Particolarmente raccomandabile a chi soggiorna per qualche tempo nella più grandiosa fra le valli alpine.

PEARS CYCLOPAEDIA, A. and F. Pears Ltd., Isleworth near London, 43ª edizione, 1933, pag. 960, con 31 carte geografiche: 2 scellini 6 d.

E' una delle più diffuse *Ciclopedie* inglesi (3.250.000 copie), specie di enciclopedie care agli inglesi, ove la materia è ordinata non alfabeticamente, ma secondo una successione logica di argomenti. Si apre con una breve cronologia degli avvenimenti principali della storia del mondo. Seguono: dizionario biografico; notizie statistiche, storiche e pratiche sull'Impero Britannico; dizionario geografico; piccolo Atlante Philip; dizionario della lingua inglese; dizionario dei sinonimi e degli autonimi; dizionario d'affari; informazioni generali sulle scienze, l'arte, la storia; dizionario di mitologia classica; formulario per gli studenti; radiologia; cucina; dizionario medico; trattatelli di giardinaggio e allevamento animali domestici, di fotografia, degli sports e dei passatempi; libro dei conti fatti. Una miniera di dati per un prezzo veramente popolare corrispondente a meno di 10 lire. Il volume, solidamente legato, è edito da una grande fabbrica di saponi.

Guida Generale di Puglia e Lucania. – S. A. Guide di Puglia e Lucania, Bari, Via Abate Gimma, 3-bis, 1933-XI: L. 50.

E' una guida commerciale, industriale e agricola del tipo esistente per le maggiori città d'Italia. Essa giungerà particolarmente gradita, dato che nulla di simile è mai stato pubblicato sulle due regioni e tanto più in questo momento di rinnovata attività nel Mezzogiorno d'Italia e specialmente a Bari, sede della Fiera del Levante.

G. JALLA. – *I Valdesi e la Guerra della Lega d'Augusta (1690-97)*. – Società di Storia Valdese, Torre Pellice, 1933-XI.

ISTITUTO NAZIONALE DI ECONOMIA AGRARIA. – *Monografie di famiglie agricole:* III. *Contadini del Padule di Fucecchio*, L. 15; IV. *Contadini Siciliani*, L. 15; V. *Mezzadri e piccoli proprietari coltivatori in Umbria*, L. 15; VI. *Contadini della Valle del Panaro*, L. 10. – Concessionaria per la vendita la S. A. Treves-Treccani-Tumminelli, Milano-Roma.

Sac. Dott. A. G. ADAMI. – *Note d'Arte*. – Padova, Tip. del Seminario, 1933-XI, pag. 42: L. 3.

EMMA ZOCCA. – *La R. Galleria Estense di Modena*, della serie «Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia», della Direzione delle Antichità e Belle Arti. – Libreria dello Stato, Roma, 1933-XI, pag. 60 e 68 ill.: L. 4,50.

Dott. ERCOLE PETAZZI. – *Africa Equatoriale, Somalia Italiana, Chenia, Uganda, Tanganica, Zanzibar*. – Mogadiscio, Stamp. della Colonia, 1922: s. i. p.

CLIVIO COTTAFAVI. – *Il restauro dei camerini d'Isabella d'Este nel Palazzo Ducale di Mantova*. – Pag. 16 e 22 tavole. Stab. Tip. «L'Artistica» di C. Gobbi, Mantova, 1933-XI.

MARIA MASCHERPA. – *Edoardo Calandra*. – XIII vol. della collezione «Studi e Ritratti». Soc. An. Ed. Dante Alighieri, Milano, 1933-XI, pag. 352: L. 15.

Annuario della R. Accademia d'Italia 1931-32-X. – Roma, 1933-XI, pag. 454: L. 25.

Statistica dei Soci al 31 luglio 1933-XI.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 luglio 1933		N. 171 033
Soci annuali per il 1933 iscritti alla stessa data		» 19 225
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1932	N. 211 073	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 31 luglio 1933	» 5 072	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 luglio 1933	» 11 110	
		» 227 255
Totale Soci		N. 417 513

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80